



UNIVERSITÄT GRAZ  
UNIVERSITY OF GRAZ



# Konzeptionelle Schwächen der CMR

70 Jahre CMR – eine  
Bestandsaufnahme  
Hamburg, 17. März 2026

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Helga Jesser-Huß  
Institut für Zivilrecht, Ausländisches und  
Internationales Privatrecht





2

# Die CMR – ein Kind ihrer Zeit

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Die CMR – ein Kind ihrer Zeit

3

- Transportpraxis
  - Gütertransportaufkommen
  - Container
  - Fahrzeuge
- nachfolgende Entwicklung in der Rechtssetzung
- zwei nicht kongruente Originalfassungen

# Übersicht

4

- Rückgriff auf autonomes nationales Recht
  - ▣ Art. 29 CMR
  - ▣ Art. 32 Abs. 3 CMR
- Aushöhlung des Haftungslimits durch Inflation
- Formzwang durch Frachtbriefeintrag
- Beförderermehrheiten – Samtfrachtführerschaft
- Art. 41 CMR – zweiseitig zwingendes Recht, mangelnder Vereinbarungsspielraum?
- Fehlende zentrale Auslegungsinstanz

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

5

# Rückgriff auf nationales Recht

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Rückgriff auf autonomes nationales Recht<sup>(1)</sup>

6

## Art. 29 CMR

- ❖ das dem Vorsatz gleichstehende schwere Verschulden beurteilt sich nach der lex fori
  - ❖ Art. 25 WA 1929, nicht HP 1955
  - ❖ Verzicht auf Vereinheitlichung
  - ❖ sachfremde Rechtsordnung
  - ❖ Anreiz zum forum shopping
- ❖ keine autonome Begriffsbildung möglich
- ❖ Vereinheitlichung durch Angleichung nationaler Vorschriften (§ 435 HGB)
- ❖ Internationale Übereinkommen als Teil der nationalen Rechtsordnungen

# Rückgriff auf autonomes nationales Recht<sup>(2)</sup>

7

- ❖ Art. 32 Abs. 1 CMR
  - ❖ längere Frist bei schwerem Verschulden
  - ❖ das dem Vorsatz gleichstehende Verschulden – Verweis auf lex fori (wie Art. 29 CMR)
- ❖ Art. 32 Abs. 3 CMR
  - ❖ Hemmung bzw. Unterbrechung der Verjährung nach der lex fori

# Rückgriff auf nationales Recht – Reform

8

- ❖ Verweise auf autonomes nationales Recht sind zu streichen und durch vereinheitlichte Regelungen zu ersetzen
  - ❖ Art. 29 CMR
  - ❖ Art. 32 Abs. 2 CMR
- ❖ Übernahme der rechtsvereinheitlichenden Formulierung:  
„... entweder in der Absicht, Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass wahrscheinlich ein Schaden eintreten wird“

# Haftungslimit und Inflation

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Haftungslimit nach Art. 23 Abs. 3 CMR

10

- ❖ 1956: 25 Goldfranken pro kg Rohgewicht
- ❖ 1978: SZR – Umrechnung 3 GF = 1 SZR → 8,33 SZR

insgesamt 70 Jahre Inflation bei steigenden Ladungswerten

keine Anpassung/Wertsicherung in vereinfachtem Revisionsverfahren vorgesehen

- ❖ (ursprünglicher) Zweck des Limits: Haftung sollte für den Frachtführer kalkulierbar sein, Bewahrung vor exorbitant hohen, ruinösen Schadensverläufen

13.3.2026: 1 SZR = 1,23 €; 8,33 SZR = 10,25 €

# Haftungslimit – Reform

11

- ❖ Neubewertung des gewichtsbezogenen Haftungslimits in Art. 23 Abs. 3 CMR
  - ❖ Inflationäre Entwicklung seit 1956
  - ❖ Zweck der Bestimmung – Ausrichtung am durchschnittlichen Sendungswert ungeeignet
- ❖ Wertsicherung: Aufnahme eines vereinfachten Revisionsverfahrens nach Vorbild des Art. 24 MÜ
  - ❖ feste Überprüfungsperiode
  - ❖ fester Inflationsfaktor – Anpassung bei dessen Übersteigen
  - ❖ Inkrafttreten, sofern nicht Mehrheit an MGS widerspricht

# Formzwang Frachtbriefeintrag

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Formzwang Frachtbriefeintrag

13

- ❖ Art. 24 und 26 CMR – Wertdeklaration/Lieferinteresse
  - ❖ Vereinbarung
  - ❖ Zuschlag zur Fracht – höheres Entgelt für Haftungserweiterung
  - ❖ Frachtbriefeintrag
    - Formzwang: Warn- und Schutzfunktion; im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern besonders Schutzbedürfnis im Straßengütertransport?
- ❖ derzeit keine Vereinbarungsmöglichkeit ohne Frachtbrief
- ❖ in der Praxis bedeutungslos

# Formzwang Frachtbriefeintrag – Reform

14

- ❖ de lege lata kann das Beharren des Frachtführers auf dem Frachtbriefeintrag rechtsmissbräuchlich sein, etwa wenn sich Vertragsparteien geeinigt haben und der Frachtführer den vereinbarten Zuschlag kassiert hat
- ❖ auf Formzwänge bei haftungserweiternden Abreden ist künftig zu verzichten
  - ❖ Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer
  - ❖ Angleichung an Vorschriften anderer Verkehrsträger

# Beförderermehrheiten

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Beförderermehrheiten

16

- ❖ Art. 34–40 CMR: Modell der Samtfrachtführerschaft
  - ❖ Vertragseintritt nachfolgender Frachtführer durch Übernahme des Gutes und des ursprünglichen (durchgehenden) Frachtbriefs – Gesamtschuldner, Haftung der nachfolgenden FF für den gesamten Transport
  - ❖ Totes Recht – Modell unattraktiv: Konkurrenzsituation, hohes Haftungsrisiko
- ❖ Rechtsfigur des ausführenden Frachtführers fehlt
  - ❖ Haftung des ausführenden FF nach den für den Hauptfrachtvertrag geltenden Vorschriften, nur für den von ihm ausgeführten Abschnitt
  - ❖ passive Klagslegitimation

# Beförderermehrheiten – Reform

17

- ❖ Streichung der Art. 34–40 CMR über die Samtfrachtführerschaft
- ❖ Aufnahme einer Vorschrift über den ausführenden Frachtführer nach dem Vorbild anderer transportrechtlicher Übereinkommen
  - ❖ de lege lata weder Analogie möglich noch Heranziehung einer nationalen Rechtsvorschrift wie § 437 HGB

# Art. 41 CMR – zweiseitig zwingendes Recht

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Art. 41 CMR – zwingendes Recht

19

- ❖ zweiseitig zwingend
  - ❖ keine Vereinbarungen zugunsten des Absenders
  - ❖ deutliche Beschränkung der Vertragsfreiheit
- ❖ Rechtssicherheit + großzügiger räumlicher Anwendungsbereich dürften Teil der Erfolgsgeschichte der CMR sein
- ❖ Was ist in der CMR geregelt, was nicht?
  - ❖ Haftungssystem und Verjährung geschlossenes System
- ❖ CMR setzt Vereinbarungen selbst voraus: Beförderungsvertrag, Lieferfrist, Wert-/Interessevereinbarung, Gerichtsstandsvereinbarungen, Schiedsklauseln

# zwingendes Recht – fehlende Flexibilität?

20

- ❖ Modalitäten des Transports
  - ❖ weiter Vereinbarungsspielraum innerhalb der primären Leistungspflichten
  - ❖ verpacken, verladen, verstauen, entladen, welches Fahrzeug, zweiter Fahrer, welche Route ...
  - ❖ höherer Sorgfaltsstandard – höheres Entgelt
- ❖ Verbotsgut
  - ❖ universeller Güterbegriff
  - ❖ kein Kontrahierungszwang – Vertragsabschlussfreiheit
  - ❖ Verbotsgutklauseln mit Art. 41 CMR vereinbar, soweit Vertragsfreiheit betroffen
  - ❖ nicht mit Art. 41 CMR vereinbar sind Haftungsausschlüsse im Zsh. mit unterschobenem Verbotsgut

# zwingendes Recht – Reform

21

- ❖ Rechtsvereinheitlichung und Rechtssicherheit sprechen für Beibehaltung des zwingenden Charakters
- ❖ in Angleichung an andere Verkehrsträger Öffnung für Abreden zugunsten des Absenders
- ❖ eventuell Flexibilisierung von Vereinbarungen über die Haftung im Zusammenhang mit (untergeschobenen) Verbotsgütern

# Zentrale Auslegungsinstanz

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# einheitliche Anwendung der CMR

23

- ❖ Art. 47 CMR
  - ❖ Zuständigkeit des IGH bei Meinungsverschiedenheiten der Vertragsparteien (= Mitgliedstaaten) untereinander, nicht Vertragsparteien eines Beförderungsvertrages
  - ❖ privatrechtliche Angelegenheiten berühren Eigeninteressen der MGS nicht
- ❖ EuGH ?
  - ❖ Auslegungskompetenz nur bei internationalen Übereinkommen, die integraler Bestandteil der Unionsrechtsordnung sind (MÜ)
  - ❖ nicht bei Übereinkommen, an denen die EU nicht beteiligt ist (CMR)
- ❖ CMR-Advisory Council (CMR-AC)

# Zusammenfassung

70 Jahre CMR Hamburg, Jesser-Huß

# Zusammenfassung<sup>(1)</sup>

25

- Entwicklung am Fahrzeugsektor ist im Hinblick auf Art. 1 Abs. 2 CMR zu beobachten.
- Verweise auf autonomes nationales Recht sind zu streichen und durch vereinheitlichte Regelungen zu ersetzen.
  - Art. 29 CMR
  - Art. 32 Abs. 2 CMR
- Art. 23 Abs 3:
  - Neubewertung des gewichtsbezogenen Haftungslimits
  - Wertsicherung – Aufnahme eines vereinfachten Revisionsverfahrens nach Vorbild des Art. 24 MÜ

# Zusammenfassung<sup>(2)</sup>

26

- Auf Formzwänge bei haftungserweiternden Abreden ist künftig zu verzichten.
- Beförderermehrheiten:
  - Streichung der Art. 34–40 CMR über die Samtfrachtführerschaft
  - Aufnahme einer Vorschrift über den ausführenden Frachtführer nach dem Vorbild anderer transportrechtlicher Übereinkommen
- Zwingendes Recht:
  - Rechtsvereinheitlichung und Rechtssicherheit sprechen für Beibehaltung des zwingenden Charakters
  - in Angleichung an andere Verkehrsträger Öffnung für Abreden zugunsten des Absenders
  - eventuell Flexibilisierung von Vereinbarungen über die Haftung im Zusammenhang mit (untergeschobenen) Verbotsgütern



UNIVERSITÄT GRAZ  
UNIVERSITY OF GRAZ



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

70 Jahre CMR – eine  
Bestandsaufnahme  
Hamburg, 17. März 2026

ao. Univ.-Prof. Mag. Dr. Helga Jesser-Huß  
Institut für Zivilrecht, Ausländisches und  
Internationales Privatrecht

