

Bericht
über die Beratungen von UNCITRAL in der Zeit vom 16. bis 26. Juni 2008 in New York
über den Entwurf eines Übereinkommens über Verträge
über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See

I. Allgemeines

In der Zeit vom 16. bis 26. Juni 2008 beriet UNCITRAL unter dem Vorsitz des Leiters der spanischen Delegation, Prof. Raffael Illescas, den im Januar 2008 von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe beschlossenen Entwurf eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (Dokument A/CN.9/645 Annex). Deutschland wurde von Ministerialrätin Dr. Czerwenka (Bundesministerium der Justiz) vertreten.

Der Übereinkommensentwurf wurde am 3. Juli 2008 von UNCITRAL gebilligt. Der Entwurf soll im Herbst d. J. der Generalversammlung der Vereinten Nationen zur Beschlussfassung vorgelegt werden. Es ist geplant, das von der Generalversammlung verabschiedete Übereinkommen im Herbst 2009 in Rotterdam anlässlich einer Zeichnungskonferenz zur Zeichnung aufzulegen.

II. Zu den Beratungsergebnissen im Einzelnen

Den Beratungen lagen neben dem o. g. Übereinkommensentwurf schriftliche Stellungnahmen von insgesamt 34 Staaten, darunter 18 afrikanischen Staaten, zugrunde. Trotz zahlreicher Änderungsvorschläge blieb der von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe beschlossene Entwurf im Wesentlichen unverändert. Im Einzelnen ist aus den Verhandlungen Folgendes festzuhalten:

Zu Artikel 5 (Allgemeiner Anwendungsbereich)

Deutschland wies unter Hinweis auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11 darauf hin, dass die Anwendung der Vorschriften des Übereinkommens auf Verträge über Multimodalbeförderungen unter Einschluss einer Seestrecke Probleme aufwürfen: Durch die Einbeziehung nur bestimmter Verträge über Multimodalbeförderungen würde der Rechtszersplitterung Vorschub geleistet. Außerdem erscheine es nicht überzeugend, den Multimodalbeförderer regelmäßig nach Seerecht haften zu lassen. Daher müsse den Vertragsstaaten zumindest die Möglichkeit eröffnet werden, das Übereinkommen auf Verträge über Multimodalbeförderungen nicht anzuwenden.

Auch das Vereinigte Königreich äußerte sich kritisch. Anders als Deutschland schlug das Vereinigte Königreich eine Ausweitung des Anwendungsbereichs des Übereinkommens vor. Durch eine Änderung der in Artikel 1 Nr. 1 enthaltenen Definition von Verträgen über Multimodalbeförderungen unter Einschluss einer Seestrecke sollte das Übereinkommen auch auf Verträge für anwendbar erklärt werden, in denen offen gelassen sei, ob auch eine Beförderung über See erfolgen solle.

Australien teilte die Kritik sowohl von Deutschland als auch des Vereinigten Königreichs und schlug unter Hinweis auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658 vor, für die Anwendung des Übereinkommens nicht darauf abzustellen, welche Vereinbarungen getroffen wurden, sondern darauf, ob der tatsächlich gewählte Übernahmeort, Ladehafen, Ablieferungsort oder Löschhafen in einem Vertragsstaat liegt.

Die USA, Japan, Italien, Frankreich, die Schweiz, Honduras und Gabun lehnten alle Vorschläge ab. Die Definition in Artikel 1 Nr. 1 dürfe nicht mehr geändert werden.

Artikel 5 und 1 Nr. 1 blieben daraufhin unverändert.

Zu Artikel 82 (Besondere Vorschriften über Mengenverträge)

Angesichts dessen, dass der Mengenvertrag eine besondere Form des vom Übereinkommen erfassten Frachtvertrags darstellt, wurde auf Vorschlag des Vorsitzenden sodann Artikel 82 aufgerufen.

Australien wiederholte seine bereits in Sitzungen der UNCITRAL-Arbeitsgruppe Transportrecht geäußerten Bedenken gegen Artikel 82 und schlug zu dessen Absatz 2 Buchstabe b

Ziffer (i) vor, die darin enthaltene Formulierung „individuell ausgehandelt ist oder“ durch die Formulierung „individuell ausgehandelt ist und“ zu ersetzen. Außerdem sprach sich Australien, unterstützt von Ägypten, Argentinien, China, Kanada, Neuseeland, die Republik Korea, Österreich und Deutschland, dafür aus, die Definition in Artikel 1 Nr. 2 zu präzisieren. Als Definition schlug Australien in Dokument A/CN.9/658 folgenden Text vor:

„Volume contract“ means a contract that provides for the carriage of at least 500 containers of cargo (or equivalent in revenue tons) in a series of 5 or more shipments during a set period of time of no less than one year.

Russland erklärte sich gegenüber dem Vorschlag, die Definition zu präzisieren, aufgeschlossen. Ablehnend äußerten sich dagegen die USA, Finnland, Frankreich, Italien, Japan, Norwegen, Schweden, die Schweiz und Senegal. Argentinien schlug daraufhin vor, den Staaten, die Bedenken geäußert hatten, im Rahmen einer Vorbehaltsklausel zumindest zu gestatten, das Übereinkommen nicht auf Mengenverträge anzuwenden.

Der Vorsitzende griff den Kompromissvorschlag Argentinien nicht auf und beschränkte sich auf die Feststellung, dass der Text unverändert bleibe. Eine weitere Diskussion fand nicht mehr statt.

Zu Artikel 12 (Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers)

Deutschland schlug unter Hinweis auf die Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11 vor, Artikel 12 Abs. 3 dahingehend umzuformulieren, dass eine Bestimmung in einem Frachtvertrag nichtig ist, die vorsieht, dass der Zeitpunkt der Übernahme nach dem Zeitpunkt liegt, in dem der Beförderer oder eine in Artikel 19 genannte Person die Güter tatsächlich übernommen hat, oder dass der Zeitpunkt der Ablieferung vor dem Zeitpunkt liegt, in dem der Beförderer oder eine in Artikel 19 genannte Person die Güter tatsächlich abgeliefert hat.

Der Vorschlag wurde von Australien, Kamerun, Kanada und dem Vereinigten Königreich unterstützt. Die USA lehnten dagegen den Vorschlag Deutschlands mit dem Hinweis ab, dieser zielle auf eine grundsätzliche Änderung der Konzeption des Entwurfs ab. Daraufhin entspann sich eine Diskussion darüber, was überhaupt mit Artikel 12 Abs. 3 des Entwurfs gewollt sei. Dabei stellte sich heraus, dass völlig unterschiedliche Auffassungen über Sinn und Zweck von Artikel 12 Abs. 3 des Entwurfs bestanden: Italien, unterstützt von Schweden und Norwegen, vertrat die Auffassung, dass der Zeitraum der Verantwortlichkeit allein in Absatz 1 geregelt sei und nicht durch vertragliche Vereinbarung dahingehend geändert werden könne, dass der Zeitraum der Verantwortlichkeit nach dem Zeitpunkt der tatsächlichen Über-

nahme des Gutes beginne. Artikel 12 Abs. 3 habe lediglich den Sinn, den Absender davor zu schützen, dass ihm durch eine FIO(S)-Klausel die Pflicht auferlegt werde, das Gut zu laden oder zu löschen, und der Beförderer selbst dann, wenn er selbst diese Tätigkeit ausführe, nicht für Schäden hafte. Die Niederlande, unterstützt von Japan, vertraten dagegen die Auffassung, Artikel 12 Abs. 3 ermögliche es dem Beförderer, sich durch eine Vereinbarung von der Haftung für Schäden außerhalb des Zeitraums „tackle-to-tackle“ freizuzeichnen.

Nachdem eine Einigung nicht erzielt werden konnte, wurde auf Vorschlag des Vorsitzenden beschlossen, im Bericht über die Sitzung darauf hinzuweisen, dass hier ein offener Dissens vorliege. Der Text von Artikel 12 blieb unverändert.

Zu Artikel 13 (Beförderung außerhalb des Frachtvertrags)

Äußerst umstritten war auch die Regelung in Artikel 13, wonach der Beförderer auf Verlangen des Absenders eine Beförderungsurkunde ausstellen kann, die eine nicht vom Beförderer geschuldete Beförderung einschließt.

Für eine Streichung dieser Vorschrift sprachen sich neben Ägypten, Australien, Deutschland und Frankreich auch zahlreiche afrikanische Staaten (Senegal, Nigeria, Gabun, Benin, Côte d'Ivoire, Angola und Kongo) aus. Die Regelung werfe Unklarheiten auf. Auch sei es nicht sachgerecht, detaillierte Regelungen über die Haftung des Beförderers auszustellen, für den von Artikel 13 geregelten Fall jedoch offen zu lassen, welche Rechtsfolgen sich aus der Ausstellung eines solchen Dokuments ergäben.

Dem hielten China, die Republik Korea, die Niederlande, die USA, die Schweiz, Griechenland, Japan, Dänemark, Indien und Italien entgegen, die Regelung entspreche einem Bedürfnis der Praxis. In den Fällen, in denen Merchant Haulage vereinbart werde, liege es im Interesse des Verladers, dass ein derartiges Dokument ausgestellt werde.

Nachdem auch in einer informellen Arbeitsgruppe keine Einigung über einen Kompromiss zwischen den verschiedenen Positionen erzielt werden konnte, beschloss UNCITRAL, Artikel 13 ersatzlos zu streichen.

Zu Artikel 14 (Besondere Pflichten)

Zahlreiche afrikanische Staaten, allen voran Senegal, schlugen unter Hinweis auf ihre Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.1 vor, die Überschrift von Artikel 14 zu ändern (statt „besondere Pflichten“ „allgemeine Pflichten“) und Absatz 2 zu streichen.

Schweden und Deutschland teilten die Kritik an der Überschrift und schlugen als Alternative vor: „Pflichten in Bezug auf die Güter“. Da weitere Staaten sich zu diesem Vorschlag nicht äußerten, entschied der Vorsitzende, die Überschrift solle unverändert bleiben.

Keine hinreichende Unterstützung fand auch der Vorschlag, Absatz 2 zu streichen. Argentinien, Chile, China, Deutschland, Finnland, Griechenland, Indien, Japan, Kolumbien, die Republik Korea, die Niederlande, Norwegen, Österreich, Russland, Schweden, die Schweiz, Spanien, die USA und das Vereinigte Königreich erklärten sich mit der Beibehaltung der Regelung grundsätzlich einverstanden. Dabei wies Deutschland darauf hin, dass die Regelung in Absatz 2 ohnehin angesichts der Bestimmung in Artikel 12 Abs. 2, wonach den Vertragsparteien verwehrt ist, die Übernahme des Gutes erst nach dem Laden oder die Ablieferung bereits vor dem Löschen zu vereinbaren, kaum praktische Bedeutung habe. Allerdings sollte in jedem Falle die Bezugnahme auf den Empfänger gestrichen werden. Dieser Vorschlag wurde jedoch von den Niederlanden und der Schweiz mit der Begründung abgelehnt, aus Absatz 2 lasse sich ohnehin nicht ableiten, dass der Empfänger durch eine Vereinbarung zwischen Absender und Beförderer verpflichtet werden könne. Auch ein Vorschlag, den Anwendungsbereich von Absatz 2 auf Nicht-Linienvorkehrer zu beschränken (so Frankreich und Italien), stieß auf Ablehnung. So wiesen Dänemark, Japan und Schweden darauf hin, die in Absatz 2 für zulässig erklärte FIO(S)-Klausel werde nicht nur in Nicht-Linienvorkehrern verwendet; sie müsse auch weiterhin möglich sein.

Artikel 14 blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 15 (Besondere, für die Seereise geltende Pflichten)

Der Vorschlag der Niederlande, in Artikel 15 Buchstabe c das Wort „including“ (einschließlich) durch das Wort „and“ zu ersetzen, weil Container nicht Zubehör eines Schiffes seien, wurde angenommen.

Weitere Änderungen wurden nicht beschlossen. Der – von keiner Delegation in Frage gestellte – Vorschlag Senegals, als Überschrift für diese Vorschrift „Pflichten in Bezug auf das

Schiff" zu wählen, wurde vom Vorsitzenden nicht aufgegriffen. Gleiches gilt für die von Indien und Argentinien geäußerten Zweifel daran, dass der Beförderer keine Garantiehafung für die Seetüchtigkeit eines Schiffes übernehmen solle, sondern nur für „due diligence“ eintreten soll (vgl. Buchstabe a).

Zu Artikel 16 (Güter, die zu einer Gefahr werden können)

Ägypten schlug vor, dem Beförderer nur dann zu gestatten, Güter, die eine Gefahr werden, auszuladen und gegebenenfalls zu zerstören, wenn er von der – möglichen – Gefährlichkeit des Gutes keine Kenntnis hatte. Dieser Vorschlag wurde von Deutschland mit Hinweis auf den in Artikel 18 Abs. 3 Buchstabe o normierten Haftungsausschlussgrund unterstützt. Italien, Japan und die Schweiz hielten die Regelung dagegen für sachgerecht. Artikel 18 Abs. 4, wonach der Beförderer trotz Vorliegens eines Haftungsausschlussgrundes haftbar bleibe, wenn der Absender dem Beförderer ein Verschulden nachweise, regle die von Ägypten aufgeworfene Problematik in zufriedenstellender Weise.

Artikel 16 blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 18 (Grundlage der Haftung)

Senegal, unterstützt von einer großen Anzahl afrikanischer Staaten, darunter Benin, Kamerun, Côte d'Ivoire, Republik Kongo, und Nigeria, aber auch Australien kritisierten unter Berufung auf ihre Stellungnahmen in den Dokumenten A/CN.9/658 und A/CN.9/658/Add.1 die lange Liste der Haftungsausschlussgründe in Absatz 3 sowie die Regelungen in den Absätzen 4 und 5. Geteilt wurde die Kritik von Ägypten, Argentinien, Iran und Kanada. Ägypten betonte dabei, für alle 21 Staaten der arabischen Liga zu sprechen.

Demgegenüber erklärten sich Chile, China, Dänemark, Deutschland, Finnland, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Kolumbien, Neuseeland, Norwegen, Polen, die Republik Korea, Schweden, Spanien, Tschechien und das Vereinigte Königreich mit der Regelung in Artikel 18 einverstanden. Sowohl Deutschland als auch Schweden erklärten allerdings ausdrücklich, auch gegenüber Änderungen aufgeschlossen zu sein. Dabei wies Deutschland erneut auf Artikel 18 Abs. 3 Buchstabe o hin und gab zu bedenken, ob nicht zumindest einige der Haftungsausschlussgründe gestrichen werden könnten. Sowohl China als auch die Republik Korea erklärten sich dagegen nicht kompromissbereit. Sie betonten, dass sie Ar-

tikel 18 zustimmten, obwohl sie Bedenken gegen die Streichung des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden hätten.

Der Vorsitzende erklärte daraufhin, dass sich die Mehrheit der Staaten für die Beibehaltung von Artikel 18 ausgesprochen habe und damit ein „Konsens“ zugunsten der unveränderten Beibehaltung des Textes bestehe. Dieser Schlussfolgerung widersprachen Angola, Senegal und Nigeria. Sie kritisierten, dass der Vorsitzende nicht zumindest den Versuch unternahme, zu einem Kompromiss zu gelangen. Sein Vorgehen verstoße nicht nur gegen die UN-Resolution 60/1, sondern auch gegen die Grundsätze der Fairness. Deutschland, unterstützt von Australien und Indien, schlug daraufhin vor, eine informelle Arbeitsgruppe einzusetzen und darin prüfen zu lassen, inwieweit ein Kompromiss zu Artikel 18 gefunden werden kann. Nachdem sich vor allem die USA, aber auch China, Griechenland, die Republik Korea und Frankreich mit Entschiedenheit gegen diesen Vorschlag aussprachen, entschied der Vorsitzende, eine Arbeitsgruppe nicht einzusetzen. Er halte an seiner Schlussfolgerung fest.

Zu Artikel 20 (Haftung maritimer ausführender Parteien)

Deutschland wiederholte seine in Dokument A/CN.9/658/Add.11 wiedergegebenen Bedenken gegen die Definition des Begriffs „maritime ausführende Partei“. Die räumliche Anknüpfung an den „Hafen“ werfe praktische und rechtliche Bedenken auf. Im Übrigen erscheine es wenig überzeugend, wenn ein Straßenfrachtführer als „maritime ausführende Partei“ angesehen werde, sobald er das Hafengelände betrete.

Die Kritik wurde von keiner Delegation geteilt. Zu den zuletzt geäußerten Bedenken wiesen Japan und die USA darauf hin, dass Artikel 1 Nr. 7 Satz 2 gewährleiste, dass ein Straßenfrachtführer, der seine Leistung sowohl außerhalb als auch innerhalb des Hafens erbringe, nie als maritime ausführende Partei im Sinne des Übereinkommens angesehen werden könne.

Die Regelungen in den Artikeln 20 und 1 Nr. 7 blieben daraufhin unverändert.

Zu Artikel 22 (Verspätung)

Deutschland bemerkte unter Berufung auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11, dass es sich mit einer unveränderten Beibehaltung von Artikel 22 einverstanden erklären könne, sofern die Formulierung „innerhalb der vereinbarten Zeit“ allge-

mein dahin verstanden werde, dass sie auch eine stillschweigende Vereinbarung über die Ablieferungszeit erfasse. Diese Auffassung wurde von allen Delegationen, die sich im Anschluss zu Wort meldeten (Japan, Schweiz, Norwegen, Österreich), ausdrücklich unterstützt.

Zu Artikel 23 (Berechnung der Entschädigung)

Ägypten kritisierte, dass Absatz 2 nicht bestimme, wie der Wert eines Gutes zu berechnen sei, wenn es weder einen Börsenpreis noch einen Marktpreis gebe und auch Güter gleicher Art und Beschaffenheit nicht vorhanden seien. Nachdem Spanien erwiderte, dass Artikel 23 zufriedenstellend sei, schloss der Vorsitzende die Diskussion mit der Bemerkung ab, Artikel 23 bleibe unverändert.

Zu Artikel 27 (Beförderung vor oder nach der Seebeförderung)

Kritik an Artikel 27 wurde von Ägypten, Australien, China, Deutschland, Finnland, Kanada und Schweden geäußert. Die Regelung sei unbefriedigend, weil wegen des Wegfalls einer Sonderregelung über die Haftungshöchstgrenze bei unbekanntem Schadensort die Beweislast dafür, wo sich der Schaden ereignet habe, regelmäßig beim Absender liege. Diesem werde jedoch in vielen Fällen der Beweis nicht gelingen. Im Übrigen sei es nicht sachgerecht, in den Fällen, in denen der Schadensort feststehe, die Anwendung nationalen Rechts auszuschließen. Wenn UNCITRAL nicht bereit sei, die Regelung zu ändern, sollte, so Kanada, Finnland, Schweden und Deutschland, eine Vorbehaltslösung gefunden werden, die es den Staaten ermögliche, auf Multimodalverträge ein anderes Recht als das Übereinkommen anzuwenden.

Deutschland, unterstützt von der Schweiz, schlug außerdem vor, die Formulierung „so hat dieses Übereinkommen keinen Vorrang“ durch die Formulierung „so findet dieses Übereinkommen keine Anwendung“ zu ersetzen.

Alle Vorschläge trafen auf den Widerstand anderer Delegationen. So lehnten Belarus, Chile, Frankreich, Griechenland, Italien, Japan, die Niederlande, die Schweiz, Spanien und die USA den Vorschlag, in Artikel 27 eine Verweisung auf das nationale Recht aufzunehmen, mit der Begründung ab, eine Verweisung auf nationales Recht diene nicht der Rechtssicherheit. Und der Formulierungsvorschlag von Deutschland stieß auf Bedenken von Belarus, Japan und den Niederlanden.

Artikel 27 blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 32 (Informationen für die Zusammenstellung der Angaben zum Vertrag)

Deutschland kritisierte unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11, dass Artikel 32 Abs. 2 i.V.m. Artikel 81 Abs. 2 des Übereinkommens eine unbeschränkte und unbeschränkbare Gefährdungshaftung für den Absender normiere, während es in Artikel 61 für alle Pflichtverletzungen des Beförderers selbst bei Verschulden stets eine Haftungshöchstsumme vorsehe. Dieses Ungleichgewicht sei nicht vertretbar. Es erscheine daher geboten, den Vertragsparteien zumindest zu gestatten, für die Haftung des Absenders und der ihm gleichgestellten Personen Haftungshöchstsummen vertraglich zu vereinbaren.

Der Vorschlag wurde von Australien, Indien, Kanada, Neuseeland, Österreich, Schweden und der Schweiz unterstützt. Aufgeschlossen zeigten sich Japan und Norwegen. Die USA, die Niederlande, die Republik Korea und Dänemark lehnten dagegen den Vorschlag ab. Es reiche aus, wenn im Rahmen der Mengenverträge Vertragsfreiheit gewährt werde. Frankreich bemerkte, dass es sich allenfalls dann mit dem Vorschlag Deutschlands einverstanden erklären könne, wenn zugleich eine Regelung getroffen werde, die eine Berufung auf die Haftungshöchstsummen bei schwerem Verschulden ausschließe. Außerdem sollte die Vereinbarung nur in Bezug auf bestimmte Pflichten getroffen werden können.

Daraufhin wurde beschlossen, Artikel 32 unverändert zu lassen und die weiteren Beratungen über Artikel 81 zurückzustellen.

Zu Artikel 34 (Übernahme der Rechte und Pflichten des Absenders durch den in den Dokumenten benannten Absender)

Deutschland kritisierte unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11, dass die Regelung in Artikel 34, wonach der dokumentäre Absender alle Pflichten des vertraglichen Absenders übernimmt und in gleicher Weise wie der vertragliche Absender haftet, zu weit gehe. Auch begegne es Bedenken, eine gesamtschuldnerische Haftung zu normieren. Schließlich erscheine die Definition der Figur des dokumentären Absenders in Artikel 1 Nr. 9 und das darin geregelte Erfordernis der Zustimmung zur Eintragung in das Dokument bei Verwendung eines übertragbaren Wertpapiers problematisch.

Schweden erwiderte, dass es die Bedenken Deutschlands nicht teile. Insbesondere begründe Artikel 34 seiner Auffassung nach keine gesamtschuldnerische Haftung. Mit dieser Bemerkung wurden die Beratungen zu Artikel 34 abgeschlossen.

Artikel 34 blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 36 (Ende der Haftung des Absenders)

Australien wiederholte seine in Dokument A/CN.9/658 geäußerten Bedenken gegen Artikel 36 und schlug die Streichung dieser Vorschrift vor. Dieser Vorschlag wurde von Ägypten, Benin, Deutschland, Indien, Kanada, Neuseeland, Österreich und Schweden unterstützt. Nachdem sich auf die Frage der russischen Delegation, ob es irgendeine Rechtfertigung für Artikel 36 gebe, keine Delegation geäußert hatte, wurde Artikel 36 gestrichen.

Zu Artikel 38 (Angaben zum Vertrag)

Senegal schlug unter Berufung auf das von insgesamt 18 afrikanischen Staaten verfasste Dokument A/CN.9/658/Add.1 vor, in Artikel 38 auch die Angabe des Namens und der Adresse des Empfängers, des Namens des Schiffes, des Lade- und Löschhafens sowie des ungefähren Zeitpunkts der Ablieferung zu verlangen. Dieser Vorschlag wurde von Ägypten unterstützt. Abgelehnt wurde er dagegen von Chile, China, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Indien, Japan, den Niederlanden, der Republik Korea und den USA. China forderte allerdings, zusätzlich die Angabe des Ablieferungsorts vorzuschreiben. Und Indien schlug vor, auch die Angabe des Übernahmeorts vorzuschreiben.

Die Niederlande lehnten alle Änderungsvorschläge ab. Artikel 38 liste nur die zwingend vorgeschriebenen Angaben auf. Auch müsse berücksichtigt werden, dass Artikel 38 nur die Beförderungsurkunde betreffe; es gehe hier nicht um den Frachtvertrag. Weiter sei es so offensichtlich, dass es einen Übernahmeort gebe, dass dessen Angabe im Dokument nicht verlangt werden müsse. Eine Angabe des Ablieferungsorts sei schließlich abzulehnen, weil dieser Ort dem Beförderer oft überhaupt nicht bekannt sei.

Demgegenüber wurden die Vorschläge Chinas und Indiens von Italien, Australien und Deutschland unterstützt. Deutschland hielt dabei den Niederlanden mit Blick auf Artikel 41 entgegen, dass das Fehlen oder die sachliche Unrichtigkeit einer der in Artikel 38 bezeichneten Angaben nicht die Gültigkeit der Beförderungsurkunde berühre. Außerdem erbringe die

Beförderungsurkunde nach Artikel 1 Nr. 14 immerhin Beweis für den Frachtvertrag. Italien wies ergänzend darauf hin, dass die Angabe des Übernahme- und Ablieferungsorts vor allem mit Blick auf Artikel 5 über den Anwendungsbereich des Übereinkommens von großer Bedeutung sei.

Auf Vorschlag Neuseelands und unter Vermittlung Japans wurde schließlich eine informelle Arbeitsgruppe gebildet, die sich darauf einigte, in Artikel 38 einen neuen Absatz 3 aufzunehmen, wonach weitere Angaben, wie der Name und die Adresse des Empfängers, der Name des Schiffs, der Übernahme- und Ablieferungsort sowie der Lade- und Löschhafen ebenfalls in die Beförderungsurkunde oder elektronische Beförderungsaufzeichnung aufgenommen werden sollen, wenn sie vom Absender mitgeteilt, im Beförderungsvertrag benannt oder dem Beförderer bekannt sind. Der Textvorschlag wurde einstimmig von UNCITRAL angenommen.

Zu Artikel 39 (Benennung des Beförderers)

Obwohl Ägypten als auch Japan ihre große Unzufriedenheit mit der Vorschrift erklärt hatten, blieb die Vorschrift unverändert.

Zu Artikel 40 (Unterschrift)

Deutschland verwies auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11 und erklärte, dass es Artikel 40 dahingehend verstehe, dass diese Regelung jedem Vertragsstaat gestatte, durch innerstaatliches Recht genauere Vorgaben an eine elektronische Signatur zu machen. Diese Auffassung wurde ausdrücklich von Australien, Japan und den USA geteilt. Der Vorsitzende erklärte daraufhin, dass die Regelung unverändert bleibe, aber in den Bericht ein Hinweis auf die Auslegung dieser Vorschrift aufgenommen werde.

Zu Artikel 42 (Vorbehalt zu den Informationen über die Güter in den Angaben zum Vertrag)

Auf Vorschlag der Niederlande in Dokument A/CN.9/658/Add.9 und – ergänzend – des UNCITRAL-Sekretariats wurde in Artikel 42 das Wort „container“ durch die Worte „container or vehicle“ ersetzt und zugleich in Artikel 1 eine Definition aufgenommen, wonach unter den Begriff „vehicle“ Straßen- und Schienenfahrzeuge („road and rail cargo vehicles“) fallen.

Zu Artikel 45 (Annahmepflicht)

Das Vereinigte Königreich äußerte unter Berufung auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.13 grundsätzliche Bedenken gegen Kapitel 9. Dabei kritisierte es, dass die in Artikel 45 gewählte Formulierung „der seine Rechte nach dem Frachtvertrag ausübende Empfänger“ („the consignee that exercises its rights under the contract of carriage“) zu unpräzise sei. Es sei geboten, Kapitel 9 aus dem Übereinkommen zu streichen und UNCITRAL damit zu beauftragen, die darin enthaltenen Regelungen noch weiter zu prüfen.

Deutschland teilte die Bedenken zu Artikel 45 und schlug vor, die o. g. Worte durch die folgenden Worte zu ersetzen: „the consignee that demands the delivery under the contract of carriage.“ Dieser Vorschlag wurde von Italien, Japan, Kanada, Kenia, Neuseeland und – zusammen mit – Senegal von zahlreichen anderen afrikanischen Staaten unterstützt. Abgelehnt wurde der Vorschlag dagegen von Chile, China, Dänemark, Griechenland, den Niederlanden, Norwegen und den USA. Der Empfänger dürfe nicht das Recht erhalten, die Annahme der Güter zu verweigern. Er sei schließlich auch nach dem Kaufrechtsübereinkommen der Vereinten Nationen verpflichtet, als „Vertreter des Käufers“ die Güter anzunehmen.

Mit Blick auf die große Anzahl der Staaten, die den Vorschlag Deutschlands unterstützt hatten, kam der Vorsitzende zu dem Ergebnis, dass der Vorschlag angenommen sei.

Zu Artikel 47 (Ablieferung bei Fehlen einer übertragbaren Beförderungsurkunde oder übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung) und Artikel 48 (Ablieferung bei Ausstellung einer nicht übertragbaren Beförderungsurkunde, die vorgelegt werden muss)

UNCITRAL kam nach Abschluss der Diskussion zu Artikel 49 überein, die Artikel 47 Buchstabe c und 48 Buchstabe b an die zu Artikel 49 beschlossene Neufassung von Absatz 2 Buchstabe a anzupassen.

Zu Artikel 49 (Ablieferung bei Ausstellung einer übertragbaren Beförderungsurkunde oder übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung)

Australien erläuterte unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658 noch einmal seine grundsätzlichen Bedenken gegen die Regelungen in Artikel 49 Buchstaben d bis h. Sie widersprächen üblicher Handels- und Bankpraxis, erhöhten das Betrugsrisiko und seien in sich widersprüchlich. Insbesondere Frankreich, das Vereinigte Königreich,

Norwegen und Neuseeland teilten die Kritik. Das Vereinigte Königreich schlug daher erneut vor, Kapitel 9 zu streichen. Frankreich, unterstützt von den übrigen vorgenannten Staaten sowie von Kanada, China und Deutschland, schlug stattdessen vor, die Buchstaben d bis h zu streichen.

Die Niederlande, gefolgt von Chile, Dänemark, Indien, der Republik Korea, Griechenland und Spanien bekundeten dagegen ihre Zufriedenheit mit Artikel 49. Er versuche in zufriedenstellender Weise das Problem zu regeln, dass dem Beförderer bei Ankunft am Ablieferungsort kein Konnossement präsentiert werde und er dann Probleme damit habe, die Güter abzuliefern. Durch die neue Regelung würden die Banken endlich gezwungen, sich um die Güter zu kümmern.

Auf Vorschlag der USA wurde schließlich eine informelle Arbeitsgruppe eingesetzt, die sich noch einmal mit Artikel 49 befassen sollte. Darin sprach sich eine Mehrheit der Delegationen für den – bereits früher in der UNCITRAL-Arbeitsgruppe erörterten – Kompromissvorschlag aus, die umstrittenen Regelungen in den Absätzen d bis h, wonach die Ablieferung von Gut ohne Rückgabe des Konnossements möglich ist, davon abhängig zu machen, dass diese Möglichkeit im Konnossement erwähnt ist.

In der anschließenden Diskussion in UNCITRAL wurde der Kompromissvorschlag von zahlreichen Delegationen abgelehnt. So erklärten Australien und das Vereinigte Königreich, dass der Kompromissvorschlag zwar eine Verbesserung gegenüber dem bisherigen Text darstelle, die grundsätzlichen Bedenken gegen die Möglichkeit der Ablieferung des Gutes ohne Rückgabe des Konnossements nicht ausräumten. Ägypten, China und Schweden schlossen sich dieser Auffassung an. Die Niederlande – unterstützt von den USA, Dänemark und Griechenland - erklärten dagegen, dass Artikel 49 unverändert beibehalten werden sollte. Die darin enthaltene Regelung entspreche einem praktischen Bedürfnis. Die Ablieferung von Gut ohne Rückgabe des Konnossements davon abhängig zu machen, dass diese Möglichkeit im Konnossement erwähnt sei, sei nicht sachgerecht. Zumindest müsse die Ablieferung des Gutes ohne Rückgabe des Konnossements auch dann gestattet werden, wenn sich diese Möglichkeit aus einer Klausel im Konnossement ergebe, die auf die Charterparty Bezug nehmen („if the negotiable transport document or the negotiable electronic transport indicates either expressly or through reference by charterparty that the goods may be delivered without the surrender of the transport document or the electronic transport record“). Dieser Vorschlag wurde jedoch von Deutschland, Finnland, Frankreich, Indien, Italien, Japan, Neuseeland, Norwegen, Schweiz und Spanien abgelehnt. Die zuletzt genannten Delegationen erklärten sich jedoch bereit, den von Japan präsentierten Kompromissvorschlag mittragen zu wollen.

Italien schlug außerdem vor, vor dem Wort „states“ im Einleitungssatz von Absatz 2 das Wort „expressly“ einzufügen.

Daraufhin wurde beschlossen, den Kompromissvorschlag mit dem von Italien unterbreiteten Änderungsvorschlag in den Text zu übernehmen und die Artikel 47 und 48 entsprechend zu ändern.

Zu Artikel 50 (Nicht ablieferbare Güter)

Auf Vorschlag von Benin wurde beschlossen, die in Absatz 2 Buchstabe b enthaltenen Worten „or causing them to be destroyed“ („oder ihre Vernichtung veranlasst wird“) in Buchstabe b in Buchstabe c einzufügen, um so klarzustellen, dass – ebenso wie der Verkauf des Gutes – die Vernichtung des Gutes nur in Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften und den Gebräuchen an dem Ort erfolgen darf, an dem sich die Güter in dem Zeitpunkt befinden.

Außerdem wurde beschlossen, in Artikel 50 klarzustellen, dass Artikel 50 eine Alternative zu Artikel 49 regelt.

Zu Artikel 53 (Identität der verfügungsberechtigten Partei und Übertragung des Verfügungsrechts)

Auf Vorschlag der Niederlande wurde aus redaktionellen Gründen der Einleitungssatz in Absatz 1 durch folgenden Einleitungssatz ersetzt: „Except in cases referred to in paragraphs 2 to 4“ („Mit Ausnahme der in den Absätzen 2 bis 4 genannten Fälle“). Im Übrigen wurde die in Absatz 3 Buchstabe c enthaltene Verweisung auf Unterabsatz 11 durch die Verweisung auf Unterabsatz 10 ersetzt.

Zu Artikel 59 (Bei Ausstellung einer übertragbaren Beförderungsurkunde oder einer übertragbaren elektronischen Beförderungsaufzeichnung)

Das Vereinigte Königreich und Australien bekräftigten ihre in den Dokumenten A/CN.9/658 und A/CN.9/658/Add.13 geäußerten Bedenken gegen Regelungen in Kapitel 11. Eine Streichung wurde jedoch nicht beschlossen.

Zu Artikel 60 (Haftung des Inhabers)

Auf Vorschlag Dänemarks, unterstützt von den Niederlanden, China und Italien, wurde im Einleitungssatz von Absatz 3 die Verweisung auf Artikel 45 gestrichen. Der Vorschlag des Vereinigten Königreichs, Artikel 60 vollständig zu streichen, sowie der von Ägypten unterstützte Vorschlag Italiens, zumindest Absatz 3 zu streichen, wurden nicht aufgegriffen.

Zu Artikel 61 (Haftungshöchstbeträge)

China wies unter Berufung auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.7 darauf hin, dass die in Artikel 61 Abs. 1 festgelegten Haftungshöchstbeträge zu hoch und daher nicht akzeptabel seien. Wenn nicht zumindest ermöglicht werde, die Haftungshöchstbeträge auf das Niveau der Hamburg Regeln abzusenken, sei China gezwungen, „nein“ zum Übereinkommen zu sagen. Ähnlich – wenngleich ohne die Drohung, das Übereinkommen nicht zu ratifizieren – äußerte sich die Republik Korea.

Demgegenüber erklärten Ägypten, Argentinien, Benin, Chile, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Gabun, Ghana, Honduras, Indien, Italien, Kanada, Kenia, Kolumbien, Nigeria, Norwegen, Österreich, Polen, Schweden, Senegal, Spanien, Tschechien und das Vereinigte Königreich, sich mit den Haftungshöchstbeträgen einverstanden erklären zu können. Deutschland, Österreich, Kanada und Schweden betonten allerdings ihre Kompromissbereitschaft. Um Staaten aus allen Regionen der Welt zu ermöglichen, das Übereinkommen zu ratifizieren, sollte über einen Gesamtkompromiss nachgedacht werden, der sich sowohl auf die Haftungshöchstsummen als auch die Behandlung von Multimodalverträgen beziehe. Weiter schlug Schweden, unterstützt von Deutschland, vor, die Worte in Absatz 1 „for breaches of its obligations“ durch die Worte „for loss resulting from loss of or damage to the goods as well as from misdelivery of the goods“ zu ersetzen. Zahlreiche Delegationen, darunter insbesondere die USA und die afrikanischen Staaten, hielten diesen Vorschlägen entgegen, dass im Januar 2008 während der Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe Transportrecht ein „Gentleman's Agreement“ getroffen worden sei, demzufolge sich die hieran beteiligten Staaten verpflichtet hätten, keinerlei Änderungen mehr an Artikel 61 vorzunehmen. Der Hinweis Schwedens und Deutschlands, dass nicht alle Staaten an diesem Gentleman's Agreement beteiligt gewesen seien und dass es in jedem Falle geboten erscheine, anzustreben, einen für möglichst alle Staaten annehmbaren Kompromiss zu erzielen, stieß weitgehend auf Ablehnung. Zu dem Vorschlag, Absatz 1 zu ändern, bemerkte Japan, die Erwähnung des Wortes „misdelivery“ („Falschauslieferung“) erscheine problematisch, weil Artikel 18 nur von Verlust oder Beschädigung spreche und damit unklar werde, ob er auch die

Haftung für Falschauslieferung regele. Allein Russland bekundete noch Interesse an der Änderung.

Der Vorsitzende schloss daraufhin die Diskussion mit der Bemerkung ab, Artikel 61 habe weite Unterstützung in der Arbeitsgruppe erhalten und bleibe damit unverändert.

Zu Artikel 65 (Verlängerung der Klagefrist)

Senegal wiederholte den in Dokument A/CN.9/658/Add.1 enthaltenen Vorschlag zahlreicher afrikanischer Staaten, die Regelung, wonach die in Artikel 64 vorgesehene Frist weder gehemmt noch unterbrochen werden kann, zu streichen. Dies lehnten Chile, Dänemark, Finnland, Indien, Italien, Japan, Norwegen, die Republik Korea, Schweden, Spanien, die USA, das Vereinigte Königreich und – mit Zurückhaltung – auch China ab. Im Interesse der Rechtsvereinheitlichung erscheine es nicht sachgerecht, eine Hemmung oder Unterbrechung zuzulassen und insoweit auf das jeweils anwendbare nationale Recht zurückzugreifen.

Die Regelung blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 69 (Gerichtsstandsvereinbarungen)

Australien bekräftigte erneut seine in Dokument A/CN.9/658 vorgetragenen Bedenken dagegen, in Absatz 2 Buchstabe c zuzulassen, dass auch Dritte ohne deren ausdrückliche Zustimmung an eine Gerichtsstandsvereinbarung gebunden werden. Die hieran geknüpfte Bedingung, dass der Dritte rechtzeitig und angemessen darüber unterrichtet wird, bei welchem Gericht die Klage anhängig zu machen ist, sei unzureichend und im Übrigen zu unpräzise. Diese Bedenken wurden nur von Ägypten geteilt. Die EU-Mitgliedstaaten beteiligten sich nicht an der Diskussion; die EU-Kommission, die von den EU-Mitgliedstaaten ein Verhandlungsmandat erhalten hatte, nahm an den Beratungen über Kapitel 14 (Gerichtliche Zuständigkeit) nicht teil.

Zu Artikel 75 (Anerkennung und Vollstreckung)

Auf Vorschlag der USA, unterstützt von Indien, wurde Absatz 2 Buchstabe b gestrichen.

Zu Artikel 78 (Schiedsvereinbarung im Nicht-Linienverkehr)

Nach Verabschiedung von Artikel 78 warf die russische Delegation Fragen zum Verständnis der darin enthaltenen Regelung auf. Daraufhin wurde vielen Delegationen bewusst, dass die Regelung widersprüchlich und kaum verständlich ist. UNCITRAL kam daraufhin überein, Absatz 2 redaktionell zu überarbeiten.

Zu Artikel 81 (Allgemeine Bestimmungen)

Im Nachgang zu der oben dargestellten Diskussion zu Artikel 32 unterbreitete Deutschland zusammen mit Österreich, der Schweiz und Australien den Vorschlag, das in Absatz 2 Buchstaben a und b enthaltene Wort „limits“ („beschränkt“) durch das Wort „reduces“ („einschränkt“) zu ersetzen und folgenden Satz anzufügen:

The contract of carriage may, however, provide for an amount of limitation of the liability of the shipper, consignee, controlling party, holder, or documentary shipper for a breach of obligations, provided that the claimant does not prove that the loss resulting from the breach of obligations was attributable to a personal act or omission of the person claiming a right to limit done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

Der Vorschlag wurde von Ägypten, Indien, Kanada und Neuseeland unterstützt. Schweden und Norwegen vertraten die Auffassung, dass die vorgeschlagene Regelung nicht für die Gefährdungshaftung des Absenders nach Artikel 33 für die unzureichende Unterrichtung des Beförderers über Gefahrgut sowie für unzureichende Kennzeichnung und Beschriftung von Gefahrgut gelten dürfe. Ähnlich äußerte sich Japan; zugleich betonte Japan, es befürworte eine flexible Handhabung. Kategorisch abgelehnt wurde der Vorschlag dagegen von den USA, China, Dänemark, Finnland, Frankreich, Griechenland, Italien, den Niederlanden, der Republik Korea sowie Senegal und zahlreichen anderen afrikanischen Delegationen. Vertragsfreiheit dürfe auch insoweit nur im Rahmen von Artikel 82 gelten, also bei Vorliegen eines Mengenvertrages. Andernfalls müsse es bei der unbeschränkbaren Haftung des Absenders bleiben.

Artikel 81 blieb daraufhin unverändert.

Zu Artikel 84 (Internationale Übereinkommen zur Regelung der Beförderung von Gütern mit anderen Verkehrsträgern)

Deutschland kritisierte unter Bezugnahme auf seine Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.11, dass nur solche unimodalen Übereinkommen Vorrang vor dem vorliegenden Übereinkommen haben sollen, die bereits in dem Zeitpunkt in Kraft sind, in dem das vorliegende Übereinkommen in Kraft tritt. Es müsse ermöglicht werden, dass auch noch nach Verabschiedung des vorliegenden Übereinkommens Änderungsprotokolle zu unimodalen Übereinkommen über Straßen-, Schienen-, Binnenschiffs- und Luftbeförderungen beschlossen und ratifiziert werden können. Daher sollte die Formulierung „in force at the time this Convention enters into force“ gestrichen werden.

Frankreich, Schweden und Belarus unterstützten den Vorschlag. Dänemark und Italien hielten den Vorschlag, trotz eines gewissen Verständnisses für das Anliegen Deutschlands, für zu weitgehend. Kategorisch abgelehnt wurde der Vorschlag von den USA, den Niederlanden und Finnland. Es dürfe keinen Blankoscheck für künftige Änderungen der für andere als Seebeförderungen geltenden Übereinkommen geben. Trotz dieser ablehnenden Haltung beschloss UNCITRAL auf Vorschlag Japans schließlich, im Einleitungssatz von Artikel 84 nach den Worten „into force“ die Worte „including any future amendment thereto“ aufzunehmen.

Zu Artikel 86 (Große Haverei)

Ägypten schlug vor, zusätzlich zu Artikel 86 eine Definition des Begriffs „große Haverei“ in den Entwurf aufzunehmen. Nachdem dieser Vorschlag von keiner anderen Delegation aufgegriffen wurde, fasste der Vorsitzende zusammen, dass die Regelung unverändert bleibe.

Zu Artikel 90 (Unterzeichnung, Ratifikation, Annahme, Genehmigung oder Beitritt)

Die Niederlande verteilten während der Sitzung ein Dokument, in dem der Verkehrsminister der Niederlande zusammen mit dem Oberbürgermeister von Rotterdam sowie dem Leiter der Hafenbehörde Rotterdam zu einer Zeichnungskonferenz in Rotterdam einladen. Nachdem eine große Anzahl von Delegierten die Initiative der Niederlande begrüßt hatte, beschloss UNCITRAL, Artikel 90 Abs. 1 umzuformulieren und darin in eckigen Klammern aufzunehmen, dass das Übereinkommen für eine bestimmte Zeit in Rotterdam zur Zeichnung aufliegt. Die

endgültige Entscheidung hierüber wird von der Generalversammlung der Vereinten Nationen zu treffen sein.

Zu Artikel 92 (Vorbehalte)

Deutschland unterbreitete zusammen mit Österreich folgenden Vorschlag für eine Vorbehaltsklausel:

Article 92. Reservations

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, or any time thereafter, reserve the right to exclude the application of this Convention to contracts that provide for carriage by sea and by other modes of transport in addition to sea carriage.
2. No other reservation is permitted to this Convention.

Zur Begründung des Vorschlags erinnerte Deutschland an seine wiederholt vorgetragene Kritik daran, dass das Übereinkommen die Fragen, die sich bei Multimodalbeförderungen stellten, nicht hinreichend regelt. Dabei listete Deutschland folgende Problempunkte auf:

- Das Übereinkommen sei nahezu ausschließlich auf Seefrachtverträge zugeschnitten. Dies zeige sich u.a. an den Regelungen in Artikel 18 Abs. 3, Artikel 26, 39 und 82 in Verbindung mit Artikel 1 Nr. 2. Dies führe zu fragwürdigen Ergebnissen.
- Seefrachtrecht werde auch auf Verträge angewendet, denen zufolge die Landbeförderung einen deutlich größeren Teil ausmache als die Seebeförderung. Dies sei nicht nachvollziehbar.
- Nach Artikel 27 sei regelmäßig der Absender dafür beweispflichtig, dass sich der Schaden außerhalb der Seestrecke ereignet habe. Da er diesen Beweis in der Regel nicht erbringen könne, habe er regelmäßig auch keine Möglichkeit, sich auf ein anderes Recht und damit insbesondere auf höhere Haftungssummen zu berufen. Dies begegne Bedenken.
- Eine nach Ablauf eines Jahres, jedoch noch innerhalb der in Artikel 64 genannten zweijährigen Klagefrist erhobene Klage des Absenders könne nach Artikel 27 noch abgewiesen werden, wenn der Beförderer im Laufe des Verfahrens beweise, dass sich der Schaden auf einer Strecke ereignet habe, auf die die CMR anwendbar sei und damit eine 1jährige Klagefrist gelte. Dies stelle eine unangemessene Benachteiligung des Absenders dar.

- Das Übereinkommen lasse offen, ob und unter welchen Voraussetzungen der ausführende Landbeförderer durch den Absender in Anspruch genommen werden könne. Dies sei unbefriedigend.
- Den Parteien eines Vertrags über Multimodalbeförderungen werde verwehrt, anstelle des im Übereinkommen geregelten Netzwerk-Systems ein Einheitssystem zu wählen. Dies sei nicht sachgerecht.
- Das Übereinkommen führe zu einer Zersplitterung der Regelungen über Verträge über Multimodalbeförderungen, weil es nur solche Multimodalbeförderungen regele, die die Beförderung auf See einschließen. Dies begegne grundlegenden Bedenken.
- Das Übereinkommen verhindere die Verabschiedung eines international einheitlichen Regimes für alle Arten von Verträgen über Multimodalbeförderungen. Dies lasse sich kaum rechtfertigen.

Der Vorschlag wurde von Australien, Kanada und Belarus unterstützt. Positiv äußerten sich auch Schweden und Finnland. Die USA erklärten demgegenüber, sie widersprächen dem Vorschlag „in the strongest possible way“. Wenn dieser Vorschlag angenommen werde, sei eine Ratifikation durch die USA ausgeschlossen sein. Im Übrigen verstoße die Aufnahme einer Vorbehaltsregelung dem im Januar getroffenen „Gentleman's Agreement“. Daraufhin wurde der Vorschlag nicht nur von Ägypten, Chile, Dänemark, Frankreich, Griechenland, Indien, Italien, Japan, Kolumbien, Neuseeland, den Niederlanden, Norwegen, der Schweiz, Spanien, Südafrika, Venezuela, dem Vereinigten Königreich und Zypern abgelehnt, sondern auch von Senegal und zahlreichen anderen afrikanischen Staaten, die sich in ihrer Stellungnahme in Dokument A/CN.9/658/Add.1 noch für die Aufnahme einer Vorbehaltsklausel ausgesprochen hatten. Einige der genannten Staaten, darunter Ägypten, Japan, Neuseeland, die Niederlande und Nigeria, erklärten jedoch ihre Bereitschaft, nach weiteren Kompromisslösungen zu suchen.

Schweden schlug daraufhin vor, anstelle der von Deutschland und Österreich vorgeschlagenen Regelung folgenden neuen Artikel in das Übereinkommen aufzunehmen:

Article 92^{bis}

A state may, according to article 93, declare that

- a) it will apply the convention only to maritime carriage or
- b) it will, for a period of time, not exceeding 10 years of entry into force of this convention, substitute the amounts of limitation of liability set out in article 61, paragraph 1, of the United Nations Convention on Carriage of Goods by Sea, concluded at Hamburg on 31st March 1978. Such a declaration must include both amounts.

Dieser Vorschlag wurde nur von Kanada, Deutschland und China unterstützt. Indien erklärte, es könne sich mit Buchstabe a einverstanden erklären. Gänzlich ablehnend äußerten sich demgegenüber Australien, Chile, Côte d'Ivoire, Dänemark, Frankreich, Honduras, Kolumbien, Schweiz, Senegal, Spanien, die USA und Zypern. Südafrika schlug daraufhin vor, in einer informellen Arbeitsgruppe weiter nach Kompromisslösungen zu suchen. Dies lehnte der Vorsitzende ab und schloss die Diskussion mit der Bemerkung, dass weder der Vorschlag Deutschlands und Österreichs noch der Vorschlag Schwedens – hinreichende – Unterstützung erhalten habe.

gez. Dr. Beate Czerwenka