

# DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR TRANSPORTRECHT E.V.

Schaarsteinwegsbrücke 2 22459 Hamburg  
Tel. 040-37 85 88 11

8. April 2008

Frau  
Ministerialrätin Dr. Beate Czerwenka  
Bundesministerium der Justiz  
11015 Berlin

## **UNCITRAL-Entwurf eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See**

**Ihr Schreiben vom 21. Februar 2008 – III A 4 – 9322-11-3649/2008**

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

die Gesellschaft dankt für die Gelegenheit zur Stellungnahme.

Einleitend ist darauf hinzuweisen, dass eine fundierte, ins Detail gehende Stellungnahme innerhalb der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit leider nicht möglich ist. Wir möchten nach einer ersten Prüfung gleichwohl auf einige Punkte aufmerksam machen, die nach unserer Auffassung für die weitere Erörterung des Entwurfs wichtig sind.

1. Die gesamte Regelung ist, worauf im Einzelnen noch hinzuweisen sein wird, außerordentlich unübersichtlich. Der Entwurf ist die Frucht jahrelanger Verhandlungen mit notwendig wechselnden Delegationen. Er trägt an vielen Stellen Kompromisscharakter bis hin zur Verfestigung eines solchen Kompromisses in einem „Paket“, welches naturgemäß die Staaten bei der endgültigen Beurteilung und Abstimmung nicht binden kann.

Im Gegensatz zu dem Vorläufer-Übereinkommen, den Hamburg-Regeln von 1978, folgt der Entwurf in seinem Aufbau nicht mehr der klaren Struktur, welche die Hamburg-Regeln - gerade auch in bewußtem Gegensatz zu den Haag-Visby

Regeln - auszeichnet. Dies dürfte darauf zurückzuführen sein, dass die Redaktion diesmal vorwiegend vom anglo-amerikanischen Rechtsdenken beeinflusst war. Deshalb ist zu befürchten, dass sich bei der Auslegung, noch stärker als bei den Haag-Visby Regeln, erhebliche Auslegungsprobleme ergeben würden.

2. Zur materiellen Regelung ist hier – exemplarisch – auf folgende bedenklichen Punkte hinzuweisen:

a) Erhebliche Bedenken bestehen gegen die **Einbeziehung von Multimodalverträgen** in die Konvention.

Es ist bereits im Grundsatz zu beanstanden, dass eine aus dem Blick des Seerechts und von dessen Vertretern ausgearbeitete Konvention auch die Haftung für andere Transportträger regelt. Dies wird im internationalen Zusammenhang Schwierigkeiten mit anderen Übereinkommen hervorrufen, die durch deren in beschränktem Umfang vorgesehenen Vorrang nur zum Teil abgemildert werden.

Es genügt nicht, internationalen Übereinkommen für andere als Seestrecken den Vorrang im engsten Bereich ihrer zwingenden Anwendung zu geben. Dies geschieht auch nur unzureichend: Art. 85 gibt anderen Übereinkommen nur in sehr engem Rahmen Vorrang, der zudem nur für die gegenwärtige Fassung dieser Instrumente gelten soll.

Art. 27 lässt für die internationalen Teilstrecken des Land-, Luft- und Binnenschiffsverkehrs bei dort eingetretenen Schäden zwar andere internationale Übereinkommen unberührt. Nach deutscher Auffassung gelten jedoch die wichtigsten Übereinkommen – namentlich die CMR – nicht ohne weiteres für den Fall einer Multimodal-Teilstrecke. Im Gegensatz zu § 452 HGB enthält das Übereinkommen in Art. 27 nicht eine konstitutive Anordnung, die unimodalen Übereinkommen auch auf die Teilstrecke eines Multimodalübereinkommens anzuwenden. Das neue Übereinkommen soll nach dem Wortlaut der Bestimmung dem unimodalen Übereinkommen nur nicht vorgehen, sodass dessen automatische Geltung vorausgesetzt wird.

Jedenfalls aber werden nationale Rechtsvorschriften über die anderen Beförderungsmittel und über den Multimodalvertrag überlagert. Damit wird ein ausgewogenes nationales Recht des Multimodaltransports, wie es namentlich in Deutschland in moderner Form besteht, zerstört. Es erscheint rechtspolitisch nicht verretbar, durch ein seerechtliches Übereinkommen den nationalen Gesetzgebern so weitgehend die Freiheit zu sachgerechter Regelung ihrer innerstaatlichen Landtransporte zu nehmen.

Auch abgesehen von solchen rechtspolitischen Erwägungen bestehen sachlich erhebliche Bedenken dagegen, auf innerstaatliche Teilstrecken mit anderen Beförderungsmitteln das seerechtliche Haftungsrecht auch dann anzuwenden, wenn der Schadensort auf dieser Strecke bekannt ist. Es mag allenfalls vertretbar sein, bei unbekanntem Schadensort Seerecht anzuwenden, wenn im Gesamttransport eine Seestrecke beteiligt ist; allerdings wird bei Beteiligung einer Seestrecke ein dort eingetretener Schaden in aller Regel lokalisiert werden können. Bei bekanntem Schadensort ist die Anwendung der Haftungsregeln des Übereinkommens schon deshalb unzweckmäßig, weil sie in ihren Haftungsausschlussgründen auf seerechtliche Verhältnisse zugeschnitten sind.

Vor allem aber erscheint es nicht vertretbar, auch bei bekanntem Schadensort auf einer Landstrecke (die ja durchaus den überwiegenden Teil der Beförderung darstellen kann) die niedrigen Haftungsbegrenzungen des Seerechts anzuwenden. Selbst wenn damit nach dem Entwurf die Haftung der anderen Transportmittel nicht eingeschränkt wird, wirkt sich die Entlastung mittelbar dadurch zu deren Gunsten aus, dass der den Ladungsbeteiligten allein unmittelbar haftende Multimodalfrachtführer nur im Umfang seiner eigenen niedrigen Haftung Regress nehmen kann. Der Multimodalverkehr würde in erheblichem Umfang dem allgemeinen Frachtrecht entzogen; bei jedem mit einem Seetransport verbundenen Transport könnte die gesamte Befördererkette die niedrigen Haftungsgrenzen des Seerechts in Anspruch nehmen. .

- b) Beim **Anwendungsbereich** fällt zunächst auf, dass der Entwurf ungewöhnlich viele, komplizierte und oft unklare Definitionen enthält (Art. 1). Beispielhaft erwähnt seien die „Volume contracts“ (Art. 1 Nr. 2) mit einer trotz erheblicher

rechtlicher Bedeutung (Art. 83) mehr als vagen Definition und die „Liner Transportation“ (Art. 1 Nr. 3). Höchst unklar formuliert (wenngleich in der Sache vielleicht vertretbar) ist die Abgrenzung von Charterverträgen (die bei den Hamburg-Regeln klar ist, aber dennoch schon dort zu erheblichen Angriffen geführt hat). - Positiv erscheint übrigens, dass hier erstmals der „Ablader“ des deutschen Rechts Anerkennung gefunden hat (Art. 1 Nr. 9: „Documentary shipper“).

- c) Art. 12 gibt dem Carrier die Möglichkeit, den Zeitraum seiner Haftung sehr weitgehend einzuschränken (Absatz 3). Die Grenzen („initial loading“ und „final loading“, Abs. 3 a und b) sind nicht eindeutig auf Anfang und Ende des Multimodaltransports bezogen definiert, aber wohl so gemeint. Jedenfalls bei einem reinen Seetransport oder bei einem am Seeterminal beginnenden oder endenden Multimodaltransport ist die **Freizeichnungsmöglichkeit des Reeders für Landschäden** (weiter noch als nach den Haag/Visby-Regeln, die den Staaten die Möglichkeit anderer Regelung geben, wovon viele Gebrauch gemacht haben) festgeschrieben. Da die Kaianstalt „maritime performing party“ ist, schlägt die Freizeichnung des Verfrachters auf deren Haftung automatisch durch (Art. 20), der shipper hat also keinerlei Ansprüche. Diese würden nicht einmal bei bewusster grober Fahrlässigkeit bestehen, die im übrigen auch nur in der Person des Verfrachters selbst beachtlich sein soll (abweichend von allen anderen internationalen Abkommen).
- d) Eine weitgehende – und wegen des Dokumenten-Anscheins gefährliche – Einschränkung der Verfrachterhaftung enthält auch **Art. 13**. Es ist nicht klar, ob dem Inhaber eines solchen Dokumentes die interne Haftungsbegrenzung entgegengehalten werden können soll. Jedenfalls erscheint es nicht vertretbar, ein Papier zu tolerieren, das nach seinem äußeren Bild eine wesentlich weitergehende Haftung des Ausstellers erwarten lässt, als es wirklich verkörpert.
- e) **Volume Contracts** sind der Haftungsregelung weitgehend entzogen (Art. 83). Die Definition (Art. 1 Nr. 2) ist völlig nichtssagend

- f) Die **Rechte des Befrachters** sind teilweise **unausgewogen eingeschränkt**. So etwa durch starke Schriftformerfordernisse (Art. 3, 24, 38), durch eine warranty (Art. 32 Abs. 2), durch zwingende Haftung (Art. 36) und durch weitgehende Annahmepflicht (Art. 45)
- g) Die **Dokumentenregelung** ist sehr ausführlich und **unübersichtlich**. Der Dokumentinhaber haftet nach Art. 61 Abs. 2 sehr weitgehend. Die Unterschriftenform ist nicht hinreichend klar definiert.
- h) Der Vorrang **anderer Konventionen** (Art. 85) ist sehr eng und schafft Abgrenzungsprobleme. Künftige Konventionen und deren Revision auf anderen Teilgebieten des Transportrechts sind blockiert.
3. Abgesehen von erheblichen inhaltlichen Bedenken, von denen die gegen die Regelung der Haftung bei bekanntem Schadensort außerhalb der Seestrecke am schwersten wiegen, erscheint es der Gesellschaft dringend geboten, einen letzten Versuch zu unternehmen, den Aufbau und die Klarheit des Entwurfs noch zu verbessern. Uns ist bewusst, dass dies schwierig sein wird. Hinreichende Verbesserungen, die das Übereinkommen wenigstens formal einigermaßen befriedigend gestalten könnten, werden auch kaum noch dadurch erreichbar sein, dass auf der abschließenden UNCITRAL-Sitzung Änderungsvorschläge im Detail gemacht werden; diese hätten schon im Hinblick auf die knappe Zeit wenig Aussicht auf Annahme. Gleichwohl sollten auf dieser Sitzung einige grundlegende Bedenken geltend gemacht werden.

Bedenkt man, dass das Übereinkommen nach jahrelangen Verhandlungen die jedenfalls rechtlich klaren und in der Haftungsregelung im Kern nicht grundlegend verschiedenen Hamburg-Regeln – ein UN-Übereinkommen, das ebenfalls von UNCITRAL entworfen wurde und unter seiner Federführung von über 70 Staaten beschlossen wurde - ersetzen soll, so muss der Gefahr begegnet werden, ein unklares und zu vielen Auslegungsproblemen Anlass gebendes Übereinkommen mit weltweitem Geltungsanspruch an dessen Stelle zu setzen, das seinerseits nur wenige Staaten - wenn überhaupt – zur Annahme bewegen kann. Die vielfachen Mängel an den verschiedensten Stellen würden aller Voraussicht nach dazu

führen, dass viele Staaten sich nicht bereit finden würden, das neue Übereinkommen zu ratifizieren, so dass es zu einem Nebeneinander von nunmehr drei Haftungssystemen kommen würde: Das Gegenteil von Rechtsvereinheitlichung. Der Entwurf scheint uns nicht geeignet, insbesondere die Staaten zu überzeugen, die stärkere Ladungsinteressen haben als die Delegationen, welche offenbar bei den Vorbereitungsarbeiten wesentlich den Ton angegeben haben.

Wir regen deshalb an, den Versuch zu machen, die Arbeiten noch nicht nach Verabschiedung des Entwurfs durch UNCITRAL im Wege einer blossen Beschlussfassung im 6. Ausschuss der Vollversammlung der VN zu beenden. Im 6. Ausschuss sind Sachverhandlungen praktisch nicht möglich. Es scheint uns dringend geboten, den Entwurf noch einmal mit einer längeren, die Beteiligung der betroffenen Wirtschaftskreise in allen Mitgliedsstaaten ermöglichenden Frist zu versenden und dann zum Gegenstand einer Staatenkonferenz zu machen, auf der sachliche Verhandlungen möglich sind. Dies ist bei allen vergleichbaren bedeutenden internationalen Übereinkommen geschehen; von diesem bewährten Verfahren sollte nicht abgegangen werden.

Mit freundlichen Empfehlungen

*Prof. Dr. Rolf Herber*

Vorsitzender