



POSTANSCHRIFT Bundesministerium der Justiz, 11015 Berlin

Arbeitsgemeinschaft Transport-
und Speditionsrecht
im Deutschen Anwaltverein
Herrn Rechtsanwalt
Dieter Janßen
Littenstraße 11
10179 Berlin

Board of Airline Representatives in
Germany (BARIG)
Unterschweinstiege 6
60549 Frankfurt/Main

Bundesverband der
Kurier-Express-Post-Dienste e. V.
(BdKEP)
Steenwisch 23
22527 Hamburg

Bundesverband der Betriebe
der Allgemeinen Luftfahrt e. V. (BBAL)
Am Dorfgarten 66
60435 Frankfurt/Main

Bundesverband der Deutschen
Binnenschifffahrt e. V.
(BDB)
Postfach 13 09 60
47119 Duisburg (Ruhrort)

Bundesverband der Selbständigen e. V.
Abteilung Binnenschifffahrt
Bundesgeschäftsstelle
August-Bier-Straße 18
53129 Bonn

Bundesverband des deutschen
Groß- und Außenhandels e. V. (BGA)
10873 Berlin

Bundesverband Deutscher
Versicherungs-Makler e. V.
(VDVM)
Cremon 33
20457 Hamburg

HAUSANSCHRIFT Mohrenstraße 37, 10117 Berlin
POSTANSCHRIFT 11015 Berlin

BEARBEITET VON Dr. Beate Czerwenka
REFERAT III A 4
TEL (030) 18 580 9314
FAX (030) 18 580 9525
E-MAIL poststelle@brj.bund.de
AKTENZEICHEN III A 4 - 9322 - 11 - 3649/2008

DATUM Berlin, 21. Februar 2008

Bundesverband Güterkraftverkehr,
Logistik und Entsorgung (BGL) e. V.
Postfach 93 02 60
60457 Frankfurt am Main

Bundesverband Informationswirtschaft,
Telekommunikation und Neue Medien
(BITKOM)
Hauptgeschäftsstelle Berlin
Postfach 64 01 44
10047 Berlin

Bundesverband Wirtschaft,
Verkehr und Logistik e.V. (BWVL)
Postfach 16 01 08
53060 Bonn

Bundesverband
der Deutschen Industrie e. V. (BDI)
11053 Berlin

Bundesverband
Internationaler Express- und
Kurierdienste e. V. (BIEK)
Charlottenstraße 42
10117 Berlin

Bundesvereinigung
Deutscher Handelsverbände e. V. (BDH)
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

Deutsche Bahn AG
Rechtsabteilung
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Deutsche Gesellschaft
für Transportrecht e. V.
Herrn Prof. Dr. Rolf Herber
c/o Rechtsanwälte Ahlers & Vogel
Schaarsteinwegsbrücke 2
20459 Hamburg

Deutsche Post AG
- Generaldirektion -
53105 Bonn

Deutscher Industrie- und
Handelskammertag (DIHK)
Breite Straße 29
10178 Berlin

Deutscher Richterbund
Kronenstraße 73/74
10117 Berlin

Deutscher Speditions- und
Logistikverband e. V. (DSLVL)
Postfach 13 60
53003 Bonn

Deutscher Verband für Post und
Telekommunikation e. V.
Postfach 10 20 28
63020 Offenbach

Deutscher Verein
für Internationales Seerecht e. V.
Postfach 30 55 80
20317 Hamburg

German Maritime Arbitration Association
Kölner Straße 34
28327 Bremen

Gesamtverband
der Deutschen Versicherungs-
wirtschaft e. V.
Postfach 08 02 64
10002 Berlin

Hauptverband
des Deutschen Einzelhandels
Am Weidendamm 1A
10117 Berlin

ICC Deutschland e.V.
Internationale Handelskammer
Postfach 80432
10004 Berlin

KDS - Komitee Deutscher
Seehafenspediteure im DSLVL e. V.
Ost-West-Str. 69 (Speditionshaus)
20457 Hamburg

Unternehmensverband Hafen
Hamburg eV
Postfach 110203
20402 Hamburg

Verband Deutscher Maschinen- und
Anlagenbau (VDMA) e.V.
Lyoner Str. 18
60528 Frankfurt/Main

Verband Deutscher Reeder (VDR)
Postfach 30 55 80
20317 Hamburg

Verband deutscher Schiffsbanken e. V.
Domshof 17
28195 Bremen

Verband Deutscher Verkehrsunternehm-
en e. V. (VDV)
Kameckestraße 37-39
50672 Köln

Verein für Europäische Binnenschifffahrt
und Wasserstraßen e. V.
Haus Rhein
47119 Duisburg (Ruhrort)

Zentraler Kreditausschuss beim
Bundesverband deutscher Banken
Burgstraße 28
10178 Berlin

Zentralverband Deutscher
Schiffsmakler e. V.
Herrn Rechtsanwalt Klaus Bültjer
Schopenstehl 15
20095 Hamburg

Zentralverband
der Deutschen Seehafenbetriebe e. V. (ZDS)
Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

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

HIER: Ergebnis der Beratungen der UNCITRAL-Arbeitsgruppe „Transportrecht“

ANLG: - 2 -

Sehr geehrte Damen und Herren!

Seit dem Jahre 2002 verhandelt die von UNCITRAL eingesetzte Arbeitsgruppe „Transportrecht“ über den im Betreff genannten Entwurf. Wesentliche Streitpunkte bildeten die Erstreckung der Regelungen des Übereinkommens auf Multimodaltransporte, die Ausgestaltung der Haftung des Beförderers und des Absenders, Fragen zur gerichtlichen Zuständigkeit und

die Vertragsfreiheit. Im Januar 2008 wurden die Beratungen in der UNCITRAL-Arbeitsgruppe abgeschlossen. In der Anlage wird der Text des Übereinkommens beigelegt, wie er auf der letzten Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe beschlossen wurde. Es handelt sich hierbei um eine im Bundesministerium der Justiz auf der Grundlage der in der Sitzung verteilten Dokumente erstellte konsolidierte Fassung. Die darin enthaltenen Regelungen werden derzeit noch einmal insbesondere wegen der Streichung einzelner Vorschriften vom UNCITRAL-Sekretariat überprüft und, soweit erforderlich, neu nummeriert; Querverweisungen werden angepasst. Die so bereinigte Fassung, die voraussichtlich in einigen Wochen auf der Homepage von UNCITRAL unter www.uncitral.org veröffentlicht werden wird, soll UNCITRAL zur abschließenden Beratung auf ihrer Sitzung vom 16. Juni bis 3. Juli 2008 vorgelegt und danach der Generalversammlung der Vereinten Nationen zur endgültigen Verabschiedung weitergeleitet werden.

Zu Ihrer Unterrichtung übersende ich in der Anlage die derzeit vorliegende Fassung des von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe beschlossenen Übereinkommensentwurfs. Eine Rohübersetzung liegt bei. Zur Vorbereitung der UNCITRAL-Sitzung im Sommer d.J. wäre ich Ihnen dankbar, wenn Sie den übersandten Übereinkommensentwurf prüfen und mir gegebenenfalls eine Stellungnahme bis zum

28. März 2008

zuleiten würden.

Der wesentliche Inhalt des Übereinkommensentwurfs stellt sich wie folgt dar:

1. Anwendungsbereich

Der Übereinkommensentwurf regelt den Vertrag über eine internationale **Beförderung von Gütern auf See** sowie den Vertrag über eine internationale **Multimodalbeförderung** mit Einschluss einer internationalen Beförderung auf See (Artikel 1 Nr. 1). Welches Verkehrsmittel bei der Beförderung auf See verwendet wird, ist unmaßgeblich. Auch eine Beförderung mit einem Binnenschiff fällt unter eine Seebeförderung, sofern sie auf See durchgeführt werden soll. Nicht unter den Anwendungsbereich fallen allerdings Charter- und Raumfrachtverträge sowie alle Verträge, die eine Beförderung im Nicht-Linienverkehr zum Gegenstand haben und für die kein Beförderungsdokument (Frachtbrief, Sea-Waybill, Konnossement) ausgestellt ist (Artikel 6). Dies gilt allerdings nur insoweit, als das Rechtsverhältnis zwischen den ursprünglichen Vertragsparteien betroffen ist; das Verhältnis zwischen Beförderer und Empfänger bleibt in jedem Falle den Bestimmungen des Übereinkommens unterstellt (Artikel 7).

Die **Internationalität** der Beförderung bestimmt sich gemäß Artikel 5 Abs. 1 danach, ob der Übernahme- und der Ablieferungsort einerseits sowie der Lade- und der Löschhafen andererseits in verschiedenen Staaten liegen. Zusätzlich muss ein Bezug zu einem Vertragsstaat bestehen. Dafür reicht aus, dass einer der genannten Orte in einem Vertragsstaat liegt.

2. Regelungsbereich

Der Übereinkommensentwurf regelt die **Rechte und Pflichten** des Absenders, des Beförderers und des Empfängers, die Haftung der genannten Personen sowie der maritimen ausführenden Partei („maritime performing party“), des dokumentären Absenders und des Inhabers einer übertragbaren Beförderungsurkunde, die Ausstellung und Bedeutung von papiergebundenen und elektronischen **Beförderungsdokumenten**, Fragen der **gerichtlichen Zuständigkeit** sowie der Schiedsgerichtsbarkeit und das Verhältnis zu anderen internationalen Regelungswerken.

3. Seebeförderung

3.1. Rechte und Pflichten der an der Beförderung beteiligten Personen

3.1.1. Beförderer und maritime ausführende Partei

Hauptpflichten des Beförderers sind die Beförderung und die Ablieferung des Gutes (Artikel 11, 47 Buchstabe a). Hinzu kommt – vorbehaltlich abweichender Vereinbarung – die Verpflichtung, das Gut zu laden und zu löschen (Artikel 14). Weiter verpflichtet der Übereinkommensentwurf den Beförderer, zu Beginn und – abweichend von Artikel III des Visby Regeln – auch während der Seebeförderung für die **See- und Ladungstüchtigkeit** des Schiffes zu sorgen (Artikel 15). Darüber hinaus treffen den Beförderer Informationspflichten (Artikel 29) sowie die Pflicht zur Ausstellung einer Beförderungsurkunde (Artikel 37). Letzteres gilt auch für den Fall, dass der Vertrag nicht nur die Pflicht zur Beförderung regelt, sondern auch eine Pflicht zur Organisation einer hieran anschließenden weiteren Beförderung (Artikel 13).

Darüber hinaus zählen zu den Pflichten des Beförderers die Befolgung von **Weisungen** (Artikel 55 Abs. 1) und – bei Vorliegen eines Ablieferungshindernisses – die Einholung von Weisungen vom Verfügungsberechtigten oder, wenn dieser nicht erreichbar ist, vom Absender, gegebenenfalls auch vom dokumentären Absender (Artikel 47 Buchstabe c, Artikel 48 Buchstabe b, Artikel 50 Buchstabe d). Güter, die nicht abgeliefert werden können, kann der Beförderer nach Unterrichtung des Empfängers, des Verfügungsberechtigten oder des Absen-

ders auf Kosten desjenigen, der das Recht an den Gütern hat, einlagern, verkaufen oder auch vernichten (Artikel 51).

Nach Artikel 20 treffen die sog. **maritime ausführende Partei** („maritime performing party“) dieselben Pflichten, die nach dem Übereinkommen den vertraglichen Beförderer treffen. Als maritime ausführende Partei wird jede Person angesehen, die für den Beförderer während der Zeit tätig wird, in der sich das Gut im Hafen oder auf dem Schiff befindet (Artikel 1 Nr. 7).

3.1.2. Absender und dokumentärer Absender

Der Absender hat nach dem Übereinkommensentwurf die Pflicht, die Güter in beförderungssicherem Zustand zu **übergeben** (Artikel 28 Abs. 1). Befinden sich die Güter in einem Container, einem Lkw oder Eisenbahnwagen, so muss der Absender sie so stauen und sichern, dass Personen oder sonstige Sachen keinen Schaden erleiden (Artikel 28 Abs. 3). Weiter wird der Absender für den Fall, dass er das Gut entsprechend einer mit dem Beförderer getroffenen Vereinbarung tatsächlich lädt oder löscht, dazu verpflichtet, hierbei die notwendige Sorgfalt anzuwenden (Artikel 28 Abs. 2). Darüber hinaus treffen den Absender Informationspflichten, die Pflicht zur Übergabe von Begleitpapieren und zur Erteilung von Weisungen, und die Pflicht zur Kennzeichnung von gefährlichem Gut (Artikel 29, 30, 32, 33, 47 Buchstabe b, 58).

Über die Pflicht zur **Zahlung der Fracht** trifft der Übereinkommensentwurf keine Aussage. Allerdings bestimmt er in Artikel 36 Buchstabe b, dass eine Vereinbarung, die den Absender von einem bestimmten Zeitpunkt von seiner Pflicht zur Zahlung einer Fracht befreit, unwirksam ist, sofern der Beförderer nicht eine Sicherheit für die Fracht erhalten hat.

Zu den Rechten des Absenders zählt, dass er, wenn er Verfügungsberechtigter ist, dem Beförderer **Weisungen** erteilen darf. Diese beschränken sich allerdings darauf, eine andere auf der Reisstrecke liegende Ablieferungsstelle oder einen anderen Empfänger zu bestimmen (Artikel 53).

Nach Artikel 34 treffen den sog. **dokumentären Absender** dieselben Rechte und Pflichten, die nach dem Übereinkommen den vertraglichen Absender treffen. Dokumentärer Absender ist dabei derjenige, der sich damit einverstanden erklärt, in dem Beförderungsdokument als Absender benannt zu werden (Artikel 1 Nr. 9).

3.1.3. Empfänger

Der Empfänger wird nach dem Übereinkommensentwurf in den Fällen, in denen er Rechte aus dem Frachtvertrag geltend macht, zur **Annahme der Ablieferung** des Gutes bei seiner Ankunft (Artikel 45) und Ausstellung einer Empfangsbescheinigung (Artikel 46) verpflichtet. Nach dem Wortlaut der genannten Vorschriften gilt dies auch dann, wenn die Güter offensichtlich beschädigt sind. Darauf, ob der Empfänger die Ablieferung verlangt hat, kommt es nicht an.

3.2. Haftung und Haftungsbeschränkung

3.2.1. Allgemeines

Der Entwurf enthält Regelungen über die Haftung des Beförderers, der Leute des Beförderers, der maritimen ausführenden Partei, des Absenders, des dokumentären Absenders und des Inhabers einer übertragbaren Beförderungsurkunde. Alle auf das Übereinkommen gestützten Ansprüche können nur innerhalb einer **Ausschlussfrist von 2 Jahren** geltend gemacht werden (Artikel 65). Fristbeginn ist der Zeitpunkt der Ablieferung der Güter, oder, wenn die Ablieferung nicht erfolgt ist, der Zeitpunkt, zu dem die Ablieferung hätte erfolgen sollen.

3.2.2. Beförderer und maritime ausführende Partei

Der Beförderer haftet für den **Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung** des von ihm übernommenen Gutes, wenn der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung oder ein hierzu führendes Ereignis in der Zeit lag, in der sich das Gut in der Obhut des Beförderers befand (Artikel 18 Abs. 1). Ob eine Verspätung vorliegt, hängt davon ab, ob die von den Vertragsparteien vereinbarte Lieferfrist überschritten wird; einer ausdrücklichen Vereinbarung einer Lieferfrist bedarf es nach dem Wortlaut der Vorschrift nicht (Artikel 22). Die **Obhutszeit** bestimmt sich danach, wann der Beförderer oder eine ausführende Partei i.S.d. Artikels 1 Nr. 6 das Gut zur Beförderung erhalten und wann er oder sie das Gut abgeliefert hat (Artikel 12 Abs. 1). Die Vereinbarung einer **FIO(S)-Klausel**, wonach der Absender auf seine Kosten das Laden und Löschen des Gutes zu übernehmen hat, ändert hieran nichts (Artikel 12 Abs. 3 i.V.m. Artikel 14 Abs. 2); allerdings liegt nach Artikel 18 Abs. 1 Buchstabe (i) ein Haftungsausschlussgrund vor, wenn der Absender auf Grund einer solchen vertraglichen Vereinbarung das Gut verlädt oder löscht. Hat der Vertrag sowohl eine Beförderung als auch die Organisation einer weiteren Beförderung zum Gegenstand, ist für die Bestimmung der Obhutszeit allein auf die zuerst genannte Beförderung abzustellen (Artikel 13).

Der Beförderer haftet für alle Handlungen einer ausführenden Partei, der Schiffsbesatzung, seiner Angestellten und der Angestellten der ausführenden Partei sowie für alle Handlungen

sonstiger Personen, die auf seine Anforderung oder unter seiner Aufsicht für ihn tätig werden (Artikel 19).

Der Beförderer ist von seiner Haftung befreit, soweit er **mangelndes Verschulden** (Artikel 18 Abs. 2) oder das Vorliegen eines der in Artikel 18 Abs. 3 aufgeführten Haftungsausschlussgründe nachweist. Der Katalog der **Haftungsausschlussgründe** ist Artikel IV Abs. 2, 6 der Visby Regeln nachgebildet. Entfallen ist allerdings der Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden (Artikel IV Abs. 2 Buchst. a der Visby Regeln). Hinzu gekommen sind dafür folgende Haftungsausschlussgründe: Piraterie und Terrorismus (Artikel 18 Abs. 3 Buchstabe c), Maßnahmen zur Verhütung von Umweltschäden (Artikel 18 Abs. 3 Buchstabe n) sowie die Aufopferung von Gütern zum Zwecke der gemeinsamen Sicherheit oder der Abwendung einer gemeinsamen Gefahr für Menschenleben oder Sachen (Artikel 18 Abs. 3 Buchstabe o i.V.m. Artikel 17). Bei dem zuletzt genannten Fall handelt es sich nicht um einen Fall der großen Haverei; diese bleibt nach Artikel 87 in jedem Falle vom Übereinkommen unberührt.

Um trotz des Nachweises eines Haftungsausschlussgrundes zu verhindern, dass der Beförderer von seiner Haftung befreit wird, muss der Absender nachweisen, dass dieser Grund auf einem Umstand beruht, den der Beförderer verschuldet hat (Artikel 18 Abs. 4 Buchstabe a), dass ein anderer, nicht in dem Katalog der Haftungsausschlussgründe aufgeführter Grund für den Schaden mitursächlich war (Artikel 18 Abs. 4 Buchstabe b) oder dass der Schaden wahrscheinlich auf einer **See- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes** beruht (Artikel 18 Abs. 5 Buchstabe a). In den beiden zuletzt genannten Fällen kann sich der Beförderer allerdings seinerseits wieder durch den Nachweis mangelnden Verschuldens (Artikel 18 Abs. 4 Buchstabe b) bzw. mangelnder Kausalität oder Erfüllung der Pflicht, für die See- und Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes zu sorgen (Artikel 18 Abs. 5), entlasten.

Abweichend von den Haager Regeln, jedoch in Anlehnung an Artikel 9 der Hamburg Regeln, sieht der Übereinkommensentwurf einen weiteren Haftungsausschluss für den Fall vor, dass das Gut berechtigterweise **auf Deck verladen** wurde und der Schaden hieraus resultiert (Artikel 26 Abs. 2). Dabei wird davon ausgegangen, dass Gut, welches in einem Container oder einem für eine Decksverladung geeigneten Lkw oder Eisenbahnwaggon verstaut ist, stets auf Deck befördert werden darf (Artikel 26 Abs. 1 Buchstabe b).

Die Haftung des Beförderers ist **summenmäßig beschränkt**. Für Lieferfristüberschreitung haftet der Beförderer höchstens mit dem 2,5fachen der Fracht (Artikel 63). In allen anderen Fällen der Vertragsverletzung – also nicht nur bei Verlust oder Beschädigung des Gutes, sondern auch etwa bei einer Informationspflichtverletzung (Artikel 29) – ist die Haftung auf 875 Sonderziehungsrechte (SZR) je Stück oder Einheit oder 3 SZR je Kilogramm des Roh-

gewichts beschränkt (Artikel 62 Abs. 1, 4). Eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkung ist nur bei schwerem Verschulden des Haftpflichtigen selbst möglich; auf ein Verschulden seiner Leute kommt es nicht an (Artikel 64).

Die Beträge von 875 SZR je Stück oder Einheit und 3 SZR je Kilogramm wurden auf der Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe im Januar 2008 im Wesentlichen zwischen den USA und den – in großer Anzahl auftretenden - afrikanischen Staaten als Teil eines Gesamtkompromisses vereinbart, der zugleich beinhaltet, dass dieser Betrag auch für die Fälle gilt, in denen ein Vertrag über einen Multimodaltransport abgeschlossen wurde und der Schadensort nicht feststellbar ist, dass der Haftungshöchstbetrag auch in Zukunft nicht Inflationsschwankungen angepasst werden darf, dass die Definition des Mengenvertrags in Artikel 1 Nr. 2 nicht angerührt wird und dass auf der Sitzung in New York die in dem Gesamtkompromiss angesprochenen Fragen nicht mehr erörtert werden. Mitgetragen wurde der Kompromiss u.a. von Italien, Norwegen, Frankreich und dem Vereinigten Königreich. Nicht mitgetragen wurde er – wenngleich mit unterschiedlichen Argumenten - von China, der Republik Korea, Australien, Deutschland, den Niederlanden und Schweden.

Die Haftungsausschlüsse und Haftungshöchstbeträge gelten auch für auf unerlaubte Handlung gestützte **konkurrierende Ansprüche** gegen den Beförderer (Artikel 4 Abs. 1).

Neben dem Beförderer haftet die **maritime ausführende Partei** dem Absender nach den Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs (Artikel 20). Einen – quasi-vertraglichen - Direktanspruch des Absenders gegenüber einem Beförderer, der die Beförderung auf einer Landstrecke außerhalb des Hafengeländes durchführt, begründet das Übereinkommen dagegen nicht.

3.2.3. Leute des Beförderers oder der maritimen ausführenden Partei

Der Entwurf regelt nicht die Haftung der Leute des Beförderers und der maritimen ausführenden Partei (Artikel 20 Abs. 4). Für außervertragliche Ansprüche, die gegen die Leute geltend gemacht werden, gelten jedoch dieselben Haftungsausschlüsse und Haftungshöchstbeträge wie für Ansprüche gegen den Beförderer oder die maritime ausführende Partei (Artikel 4).

3.2.4. Absender und dokumentärer Absender

Der Absender sowie der sog. dokumentäre Absender (Artikel 1 Nr. 9) haften grundsätzlich **verschuldensabhängig** für jeden Schaden, den der Beförderer infolge einer Vertragsverletzung durch den Absender oder dokumentären Absender erleidet (Artikel 31, 34). Abweichend hiervon trifft den Absender und den dokumentären Absender aber eine **Gefährdungshaftung**, wenn die für die Erstellung der Beförderungsdokumente erteilten Informationen unvollständig oder unrichtig sind (Artikel 32 Abs. 2), wenn sie den Beförderer nicht oder nicht rechtzeitig über eine gefährliche Natur des Gutes informieren oder wenn sie Gefahrgut nicht entsprechend den einschlägigen Rechtsvorschriften kennzeichnen (Artikel 33). In allen Fällen haften der Absender und der dokumentäre Absender **der Höhe nach unbeschränkt**.

3.2.5. Inhaber einer übertragbaren Beförderungsurkunde

Nach Artikel 61 Abs. 2 des Übereinkommensentwurfs trifft den Inhaber einer übertragbaren Beförderungsurkunde **dieselbe Haftung** wie den Absender, sofern er Rechte aus dem Frachtvertrag geltend macht und die Haftungsfolgen aus der Urkunde hergeleitet werden können.

3.3. Beförderungsurkunden

Der Übereinkommensentwurf regelt sowohl **papiergebundene Beförderungsurkunden** (Frachtbrief, Sea-Waybill, Inhaber-, Order- und Rektakonnossement) als auch **elektronische Beförderungsurkunden** („electronic transport records“). Voraussetzung für die Anerkennung elektronischer Beförderungsurkunden ist, dass sich Absender und Beförderer auf die Verwendung einer solchen Urkunde geeinigt haben und die funktionale Äquivalenz mit papiergebundenen Beförderungsurkunden gewährleistet ist (Artikel 8). Bei übertragbaren elektronischen Beförderungsurkunden wird außerdem gefordert, dass sich Absender und Beförderer auf das Verfahren zur Gewährleistung der ausschließlichen Kontrolle über die Urkunde, ihrer Integrität und ihrer Authentizität geeinigt haben (Artikel 9). Weitere Details schreibt der Übereinkommensentwurf nicht fest.

Der Übereinkommensentwurf regelt ferner, welchen **Inhalt** und welche **Beweiskraft** eine Beförderungsurkunde haben soll (Artikel 38, 42) und welche Folgen sich daraus ergeben, dass bestimmte Angaben fehlen (Artikel 41). Dabei begründet er die Vermutung, dass der **registrierte Schiffseigentümer** oder, wenn dieser das Bestehen einer Bareboat-Charter und Name und Adresse des Bareboat-Chartererers nachweist, der **Bareboat-Charterer** der Beförderer ist, wenn sich aus der Beförderungsurkunde nicht entnehmen lässt, wer der Beförderer ist (Artikel 39). Allerdings kann diese Vermutung durch den Nachweis, wer tatsächlich der vertragliche Beförderer ist, widerlegt werden.

Unter einer **Beförderungsurkunde** versteht der Entwurf jede von einem Beförderer oder von einer ausführenden Partei ausgestellte Urkunde, die als Nachweis für die Übernahme des Gutes durch den Beförderer oder einer ausführenden Partei und für den Inhalt des Frachtvertrags dient (Artikel 1 Nr. 15). Welche zusätzlichen Funktionen einem Wertpapier (Rekta-, Inhaber- oder Orderkonnossement) zukommen, bestimmt der Entwurf nicht. Allerdings lässt sich aus Artikel 50, wonach bei Ausstellung einer übertragbaren Beförderungsurkunde das Gut grundsätzlich nur gegen Rückgabe dieser Urkunde abzuliefern ist, entnehmen, dass ihr grundsätzlich eine Sperrfunktion zukommt. Ferner bestimmt der Übereinkommensentwurf, dass der Inhaber einer übertragbaren Beförderungsurkunde die darin inkorporierten Rechte auf eine andere Person übertragen kann (Artikel 60).

Von dem Grundsatz, dass die **Ablieferung des Gutes nur gegen Rückgabe des Konnossements** erfolgen darf, macht der Übereinkommensentwurf eine wichtige Ausnahme: Falls der Inhaber der Urkunde das Gut nicht nach Ankunft abnimmt und dem Beförderer auch keine Weisungen erteilt, kann der Beförderer Weisungen des Absenders oder dokumentären Absenders einholen und den Weisungen entsprechend mit dem Gut verfahren (Artikel 48 Buchstabe b und c, Artikel 50 Buchstabe d und e). Ein Vorschlag der deutschen Delegation, diese Möglichkeit nur zuzulassen, wenn dies auf der Beförderungsurkunde vermerkt ist, wurde von der Mehrheit der Delegationen abgelehnt.

3.4. Gerichtsstand, Schiedsgerichtsbarkeit

Kapitel 14 über die gerichtliche Zuständigkeit und Kapitel 15 über die Schiedsgerichtsbarkeit gelten nur für Vertragsstaaten, die gegenüber dem Verwahrer des Übereinkommens diese Kapitel für anwendbar erklärt haben (Artikel 77, 81). Damit wird den zahlreichen Bedenken Rechnung getragen, die – nicht zuletzt auch von den EU-Mitgliedstaaten – gegenüber den im Wesentlichen auf Vorschlägen der EU-Kommission, der USA, Japans und Norwegens beruhenden Regelungen geäußert wurden. Die EU-Kommission erklärte bereits auf der Sitzung im Oktober 2007, dass die EU-Mitgliedstaaten nicht von der **Opt-in-Möglichkeit** des Artikels 77 Gebrauch machen würden.

Für Staaten, die von der Opt-in-Möglichkeit nach Artikel 77 Gebrauch machen und Kapitel 14 über gerichtliche Zuständigkeit für anwendbar erklären, gilt nach dem Übereinkommensentwurf Folgendes: Bei Klagen gegen einen Beförderer kann der Kläger unter verschiedenen Gerichtsständen wählen (Artikel 69). Handelt es sich um einen **Mengenvertrag**, so kann unter bestimmten Voraussetzungen auch ein **ausschließlicher Gerichtsstand** vereinbart werden (Artikel 70 Abs. 1). Unter einem Mengenvertrag versteht der Übereinkom-

mentsentwurf einen Vertrag, der die Beförderung einer bestimmten Menge von Gütern in einer Reihe von Sendungen innerhalb eines vereinbarten Zeitraums vorsieht (Artikel 1 Nr. 2). Vorschläge, diese Definition durch eine zahlenmäßige Festlegung der „bestimmten Menge“ oder durch Einfügung des Wortes „beachtlichen“ zu konkretisieren, scheiterten vor allem am Widerstand der USA. Ein Dritter ist an eine Vereinbarung über einen ausschließlichen Gerichtsstand gebunden, wenn es sich bei dem gewählten Gericht um eines der Gerichte handelt, die dem Kläger nach dem Übereinkommen wahlweise zur Verfügung stehen, wenn die Gerichtsstandsvereinbarung in der Beförderungsurkunde wiedergegeben ist, wenn der Dritte eine zeitgerechte und angemessene Mitteilung über das ausschließlich zuständige Gericht erhalten hat und wenn nach der lex fori die Wahl eines ausschließlichen Gerichtsstands zulässig ist (Artikel 70 Abs. 2). Einer Zustimmung des Dritten bedarf es nicht. Die Entscheidung eines nach dem Übereinkommen zuständigen Gerichts muss von einem anderen Vertragsstaat, der Kapitel 14 ebenfalls anwendet, nur nach Maßgabe seiner eigenen Rechtsvorschriften anerkannt werden (Artikel 76).

Für Staaten, die von der Opt-in-Möglichkeit nach Artikel 81 Gebrauch machen und Kapitel 15 über Schiedsgerichtsbarkeit für anwendbar erklären, gilt, dass die Vertragsparteien sich einer Schiedsgerichtsbarkeit unterwerfen können. Zuständig ist dabei das in der Schiedsvereinbarung benannte Gericht oder ein Schiedsgericht am Sitz des Beförderers, am vertraglich vereinbarten Übernahme- oder Ablieferungsort oder am Lade- oder Löschhafen (Artikel 78 Abs. 2). Das von den Parteien in der Schiedsvereinbarung benannte **Schiedsgericht** ist dagegen **ausschließlich zuständig**, wenn die Parteien einen **Mengenvertrag** abgeschlossen haben und dieser individuell ausgehandelt wurde oder an herausgehobener Stelle einen Hinweis auf die Schiedsvereinbarung enthält (Artikel 78 Abs. 3). Die Schiedsvereinbarung ist für Dritte bindend, wenn sich das Schiedsgericht an einem der Orte befindet, an denen nach dem Übereinkommen wahlweise Klage vor einem ordentlichen Gericht erhoben werden kann, wenn die Schiedsklausel in einer Beförderungsurkunde enthalten ist, wenn der Dritte eine zeitgerechte und angemessene Mitteilung über das zuständige Schiedsgericht erhalten hat und wenn das anwendbare Recht die Bindung des Dritten an eine Schiedsvereinbarung gestattet (Artikel 78 Abs. 4).

3.5. Zwingende Geltung

Nach dem Übereinkommensentwurf darf der **Beförderer** vorbehaltlich abweichender Bestimmungen im Übereinkommen weder seine Pflichten und seine Haftung noch die der maritimen ausführenden Partei **einschränken**; er darf sie aber zugunsten des Absenders erweitern (Artikel 82 Abs. 1). Eine Haftungserweiterung bindet allerdings die ausführende maritime Partei nur, wenn sie ihr ausdrücklich zustimmt (Artikel 20 Abs. 2). Die Möglichkeit der Haf-

tungserweiterung sieht Artikel 62 Abs. 1 a.E. noch einmal ausdrücklich für die Haftungshöchstsumme bei Vertragsverletzungen vor; eine vergleichbare Regelung findet sich allerdings nicht in der Regelung über die Verspätungshaftung (Artikel 63).

Zum Schutz des **Absenders**, des dokumentären Absenders, des Empfängers, des Verfügungsberechtigten und des Inhabers einer Beförderungsurkunde bestimmt Artikel 82 Abs. 2, dass ihre Pflichten und ihre Haftung **nicht erweitert** werden dürfen. Darüber hinaus verbietet der Übereinkommensentwurf aber auch den **Ausschluss** oder die **Beschränkung** der im Übereinkommen geregelten Pflichten oder der Haftung. Den genannten Personen ist es damit verwehrt, ihre nach dem Übereinkommensentwurf bestehende unbeschränkte Haftung der Höhe nach zu begrenzen. Zusätzlich bestimmt Artikel 36 Buchstabe b, dass auch eine Vereinbarung, die den Absender oder den dokumentären Absender unter bestimmten Voraussetzungen von seiner Pflicht zur Zahlung der Fracht befreit, unwirksam ist, sofern der Beförderer nicht eine Sicherheit für die Fracht erhalten hat.

Eine vor allem für die USA bedeutsame Ausnahme von der dargestellten zwingenden Geltung der Regelungen des Übereinkommens ist in Artikel 83 für den **Mengenvertrag** vorgesehen (Artikel 1 Nr. 2). Nach Artikel 83 Abs. 2 kann bei Abschluss eines Mengenvertrages von allen Bestimmungen des Übereinkommensentwurfs abgewichen werden, wenn folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Der Mengenvertrag muss an herausgehobener Stelle darauf hinweisen, dass er von dem Übereinkommen abweicht.
- Der Mengenvertrag muss entweder individuell ausgehandelt sein oder deutlich erkennbar die Abschnitte des Mengenvertrags benennen, in denen die Abweichungen enthalten sind.
- Dem Absender muss Gelegenheit gegeben worden sein, einen Mengenvertrag auf der Grundlage des Übereinkommens abzuschließen; hierüber muss er eine Mitteilung erhalten haben.
- Die Abweichung darf weder in einem anderen Dokument, auf das lediglich Bezug genommen wird, noch in allgemeinen, nicht ausgehandelten Geschäftsbedingungen enthalten sein.

Die Abweichungen sind für Dritte nur bindend, wenn sie ihnen ausdrücklich zugestimmt haben (Artikel 83 Abs. 5 Buchstabe a).

4. Multimodaltransport

Grundsätzlich gelten alle dargestellten Regelungen auch für Verträge, die einen Multimodaltransport unter Einschluss einer Seestrecke vorsehen (Artikel 1 Nr. 1). Nur wenn der **Scha-**

den nachweislich vor dem Zeitpunkt der Verladung des Gutes auf das Schiff oder nach dessen Löschung eingetreten ist, können andere Regelungen zur Anwendung kommen. Voraussetzung ist allerdings, dass es sich bei diesen Regelungen um zwingende Regelungen internationaler Übereinkommen handelt, dass diese Regelungen die Haftung, die Haftungsbegrenzung oder die Klagefrist betreffen, und dass diese Regelungen auf einen – hypothetischen – Vertrag über eine Beförderung allein auf dem Beförderungsabschnitt anzuwenden wären, auf dem der Schaden eingetreten ist (Artikel 27). Bei **unbekanntem Schadensort** gelten ausschließlich die Regelungen des Übereinkommens. Eine dem § 452b HGB vergleichbare Regelung für die Fälle, in denen der Schadensort später bekannt wird, sieht der Übereinkommensentwurf nicht vor.

Zur Vermeidung von Übereinkommenskonflikten bestimmt zusätzlich Artikel 85, dass Sonderregelungen in geltenden internationalen Übereinkommen über Multimodaltransporte Vorrang vor dem Übereinkommen haben.

5. Inkrafttreten

Das Übereinkommen soll 1 Jahr nach Hinterlegung der **20. Ratifikationsurkunde** in Kraft treten (Artikel 97). Staaten, die Vertragsstaaten der Haager Regeln, der Visby Regeln oder der Hamburg Regeln sind, sind verpflichtet, diese Übereinkommen zu kündigen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Dr. Beate Czerwenka)