



Bundesministerium der Justiz

Geschäftszeichen: III A 4 - 9322 - 11 - 35 293/2005
(bei Antwort bitte angeben)

Berlin, den 31. März 2005

Postanschrift:

Bundesministerium der Justiz, 11015 Berlin

Hausanschrift: Mohrenstraße 37, 10117 Berlin

Lieferanschrift: Kronenstraße 41, 10117 Berlin

Telefon: 0 18 88 5 80 - 0
(0 30) 20 25 - 70

bei Durchwahl: 0 18 88 5 80 - 93 14
(0 30) 20 25 - 93 14

Telefax: 0 18 88 5 80 - 95 25
(0 30) 20 25 - 95 25

- Betr.: UNCITRAL-Entwurf eines Rechtsinstruments über Transportrecht;
- hier: Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe "Transportrecht" in der Zeit vom 29. November bis 10. Dezember 2004 in Wien
- Bezug. Mein Schreiben vom 2. August 2004 (III A 4 - 9322 - 11- 35 741/2004)
- Anlg.: - 2 -

Sehr geehrte Damen und Herren!

Auf ihrer Sitzung vom 29. November bis 10. Dezember 2004 in Wien setzte die UNCITRAL-Arbeitsgruppe „Transportrecht“ ihre Beratungen über den Entwurf eines Rechtsinstruments über Transportrecht fort. Beratungsgrundlage waren erneut die Dokumente A/CN.9/WG.III/WP.32, A/CN.9/WG.III/WP.34 und A/CN.9/WG.III/WP.36. Die Dokumente sind auf der Homepage von UNCITRAL unter der Adresse <http://www.uncitral.org/en-index.htm> (Stichwort „Working Groups“) veröffentlicht.

Gegenstand der Beratungen waren die Haftung des Beförderers, die Vertragsfreiheit und die gerichtliche Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit. Die Arbeitsgruppe einigte sich im We-

sentlichen darauf, die Haftung des Beförderers (Artikel 14 des Entwurfs) nach dem Vorbild der geltenden seerechtlichen Übereinkommen als Haftung für vermutetes Verschulden auszugestalten. Ist der Schaden nur zum Teil auf das Verschulden des Beförderers zurückzuführen, soll der Beförderer nur anteilig haften. Die Haftung soll bei Vorliegen bestimmter Haftungsausschlussgründe entfallen. Zu diesen sollen auch Streik, Feuer auf dem Schiff, versteckte Mängel des Schiffes sowie vernünftige Maßnahmen zur Verhinderung von Umweltschäden zählen. Im Falle einer Seeuntüchtigkeit des Schiffes soll der Beförderer nur dann haften, wenn der Anspruchsteller beweist, dass der Schaden auf die Seeuntüchtigkeit zurückzuführen ist, und wenn sich der Beförderer nicht durch den Nachweis entlasten kann, dass er die gebührende Sorgfalt hat walten lassen, um das Schiff seetüchtig zu machen.

Noch unentschieden ist, in welchem Umfang die Regelungen des Entwurfs zwingenden Charakter haben sollen. Zur Diskussion stand insbesondere der Vorschlag, grundsätzlich nur Frachtverträge, die im Linienverkehr geschlossen werden, den zwingenden Regelungen des Übereinkommens zu unterwerfen. Nach der Vorstellung der USA soll jedoch für sog. Ocean Liner Service Agreements nochmals eine Ausnahme gemacht werden.

Offen ist auch noch die Ausgestaltung der Regelungen über gerichtliche Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit. Einvernehmen wurde insoweit allein darüber erzielt, dass der Entwurf Regelungen über die gerichtliche Zuständigkeit enthalten soll.

Zu Ihrer Unterrichtung über die Ergebnisse der Beratungen übersende ich in der Anlage einen von der Unterzeichnenden gefertigten Sitzungsbericht. Den von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe verabschiedeten ausführlichen englischsprachigen Sitzungsbericht (Dokument A/CN.9/572) finden Sie auf der o.g. Homepage von UNCITRAL.

Als Anlage beigefügt ist ferner ein auf einer informellen Diskussionsrunde von Delegierten der UNCITRAL-Arbeitsgruppe im Februar 2005 verteiltes Arbeitsdokument über die Ausgestaltung der Regelungen über die elektronische Beförderungsurkunde. Es ist zu erwarten, dass die in dem Arbeitsdokument unterbreiteten Vorschläge auf der nächsten Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe erörtert werden.

Ich stelle Ihnen anheim, zu den dargestellten Beratungsergebnissen sowie dem beiliegenden Arbeitsdokument Stellung zu nehmen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag


(Dr. Beate Czerwenka)

B M J

III A 4 - 9322 - 11 - 35 293/2005

Berlin, den 31. März 2005

Hausruf: 93 14

(czerwenka-be\SeeR\FrachtR\Berichte\006.doc)

Bericht

Über die Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe „Transportrecht“ in der Zeit vom 29. November bis 10. Dezember 2004 in Wien

I. Allgemeines

In der Zeit vom 29. November bis 10. Dezember 2004 setzte die UNCITRAL-Arbeitsgruppe „Transportrecht“ ihre Beratungen über den Entwurf eines Rechtsinstruments über die Beförderung von Gütern [ganz oder teilweise] [auf See] fort. An den Beratungen nahmen Vertreter aus 33 UNCITRAL-Mitgliedstaaten und aus 19 Beobachterstaaten teil. Ferner beteiligten sich Vertreter der Konferenz der Vereinten Nationen für Handel und Entwicklung (UNCTAD), der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE), der EU-Kommission sowie 9 nichtstaatlicher Organisationen, darunter BIMCO (Baltic and International Maritime Council), CMI (Comité Maritime International), FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations), ICS (International Chamber of Shipping), IMMTA (International Multimodal Transport Association) und die Internationale Gruppe der P&I-Clubs.

Den Vorsitz behielt der Leiter der spanischen Delegation, Professor Rafael Illescas. Deutschland war erneut durch Ministerialrätin Dr. Beate Czerwenka (Bundesministerium der Justiz) vertreten.

Grundlage der Beratungen waren insbesondere der in Dokument A/CN.9/WG.III/WP.32 enthaltene Übereinkommensentwurf, die in Dokument A/CN.9/WG.III/WP.36 wiedergegebenen neu gefassten Artikel 1, 13 bis 15, 18 sowie die in Dokument A/CN.9/WG.III/WP.34 enthaltenen Änderungsvorschläge der USA. Gegenstand der Beratungen waren folgende Themen:

- Haftung des Beförderers,
- Vertragsfreiheit,
- gerichtliche Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit.

Das UNCITRAL-Sekretariat wurde gebeten, auf der Grundlage der erzielten Ergebnisse einen überarbeiteten Entwurf der verhandelten Vorschriften vorzulegen.

Die nächste Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe soll in der Zeit vom 18. bis 28. April 2005 in New York stattfinden. Auf dieser Sitzung sollen die Diskussionen über die Ausgestaltung der Vertragsfreiheit, den Anwendungsbereich des UNCITRAL-Übereinkommens, die Frage der Sonderbehandlung von sog. Ocean Liner Service Agreements (OLSA), die Regelung der gerichtlichen Zuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit fortgesetzt werden. Vorrangig sollen jedoch folgenden Themen Gegenstand der Beratungen sein:

- elektronische Kommunikation,
- Beförderungsurkunden,
- Verfügungsrecht,
- Übertragung von Rechten.

II. Zu den Beratungen im Einzelnen

1. Haftung des Beförderers

a) Haftungsgrundlage

Prof. Berlingieri (Italien) berichtete zunächst über Diskussionsergebnisse einer informellen Korrespondenzgruppe. Unter Berufung auf diese Ergebnisse schlug er zu **Artikel 14 Abs. 1 i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.36** Folgendes vor:

- Der in eckige Klammern gesetzte Begriff „claimant“ („Kläger/Anspruchsteller“) sollte beibehalten werden. Es sei nicht sachgerecht, allein den Absender in Artikel 14 als Anspruchsteller zu benennen. Gegebenenfalls sollte der Begriff „claimant“ noch definiert werden.
- Die in Buchstabe b in eckige Klammern gesetzten Wörter „or contributed to“ („oder mitverursacht“) sollten ebenfalls beibehalten werden. Für die Inanspruchnahme des Beförderers reiche es aus, wenn der Kläger/Anspruchsteller beweise, dass die Schadensursache, die zu dem Verlust oder der Beschädigung des Gutes beigetragen hat, während der Obhutszeit des Beförderers eingetreten ist.
- Der letzte Halbsatz sollte wie folgt gefasst werden: „unless the carrier proves that the occurrence that caused or contributed to the loss, damage or delay is not attributable to its fault

nor to the fault of any person mentioned in article 14^{bis}.”

Die Vorschläge fanden im Grundsatz breite Zustimmung. *Deutschland* und die *Schweiz* beanstandeten allerdings die Streichung der bisher in eckige Klammern gesetzten Worte „and to the extent“. *Dänemark*, *Finnland*, *Norwegen* und *Schweden* regten außerdem an, die Regelung deutlich zu vereinfachen. Dieser Vorschlag wurde jedoch nicht aufgegriffen. Stattdessen wurde eine kleine Arbeitsgruppe mit der Überarbeitung von Artikel 14 Abs. 1 beauftragt. Auf der Grundlage der von dieser Arbeitsgruppe erarbeiteten Vorschläge einigte sich die Arbeitsgruppe schließlich auf folgenden Text:

- | | |
|---|---|
| <i>1. The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods, as well as from delay in delivery, if the claimant proves that</i> | <i>(1) Der Beförderer haftet für Verluste, die aus Verlust oder Beschädigung der Güter oder aus verspäteter Ablieferung entstehen, wenn der Anspruchsteller beweist, dass</i> |
| <i>(a) the loss, damage, or delay; or</i> | <i>a) der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung oder</i> |
| <i>(b) the occurrence that caused or contributed to the loss, damage, or delay</i> | <i>b) das den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursachende oder mitverursachende Ereignis</i> |
| <i>took place during the period of the carrier's responsibility as defined in chapter 3. The carrier is relieved of all or part of its liability if it proves that the cause or one of the causes of the loss, damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person mentioned in article 14^{bis}.</i> | <i>während des Zeitraums der Verantwortlichkeit des Beförderers nach Kapitel 3 eingetreten ist. Der Beförderer ist von seiner Haftung ganz oder teilweise befreit, wenn er beweist, dass weder sein Verschulden noch das einer der in Artikel 14^{bis} genannten Personen die Ursache oder eine der Ursachen für den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung war.</i> |

Diesem Text lagen folgende Überlegungen zugrunde: Durch die Aufteilung des einzigen Satzes in Absatz 1 in zwei Sätze sollte die Lesbarkeit verbessert werden. Außerdem sollte durch die Verwendung der Formulierung „is relieved of all or part of its liability“ in Satz 2 klargestellt werden, dass eine vollständige Haftungsbefreiung des Beförderers nicht möglich ist, wenn ihn zum Teil Verschulden trifft.

Einigkeit bestand darüber, dass sich der Beförderer in den Fällen, in denen der Anspruchsteller nachgewiesen hat, dass die Beschädigung während der Obhut des Beförderers eingetreten ist, nur dann von seiner Haftung befreien könne, wenn er die Schadensursache sowie mangelndes Verschulden bewiesen habe. Im Falle der Verursachung des Verlusts oder der Beschädigung des Gutes durch mehrere Ursachen werde der Beförderer nur dann von seiner Haftung befreit, wenn er nachweisen könne, dass alle Schadensursachen nicht von ihm verschuldet worden sei-

en. Als Schadensursache komme dabei nur ein Ereignis in Betracht, das von „rechtlicher Relevanz“ sei. Werde also etwa befördertes Gut durch Regenwasser beschädigt, das durch Offenstehen der Ladeluken in das Innere des Schiffes eingedrungen sei, so sei Schadensursache nur das Offenstehen der Ladeluken, nicht dagegen der Regen.

b) Voraussetzungen für Haftungsausschluss

Italien schlug vor, **Artikel 14 Abs. 2 i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.36** in zwei Absätze aufzuteilen. In dem ersten Absatz sollte ganz allgemein bestimmt werden, dass der Beförderer, der zu seiner Entlastung das Vorliegen eines bestimmten Haftungsausschlussgrundes und dessen Ursächlichkeit für den Schaden bewiesen habe, nur dann in Anspruch genommen werden könne, wenn der Anspruchsteller seinerseits bewiesen habe, dass der Beförderer diesen Haftungsausschlussgrund verursacht habe, dass der Haftungsausschlussgrund nicht die ausschließliche Schadensursache gewesen sei oder dass das Schiff seeuntüchtig gewesen sei. In einem weiteren Absatz sollte dann die Liste der Haftungsausschlussgründe aufgenommen werden.

Die vorgeschlagene Veränderung der Struktur von Absatz 2 wurde grundsätzlich begrüßt. Umstritten war jedoch, ob der Beförderer die Seetüchtigkeit seines Schiffes oder aber der Anspruchsteller die Seeuntüchtigkeit des Schiffes, gegebenenfalls auch die Verursachung des Schadens durch die Seeuntüchtigkeit, beweisen müsse. Für die erste Alternative sprachen sich *Australien, Brasilien, Kanada* und *Nigeria* aus, für die zweite Alternative dagegen die Mehrheit der Delegationen, darunter die *USA, China, Frankreich, Griechenland, Italien, Singapur, Spanien, BIMCO* und die *Internationale Gruppe der P&I Clubs*. Dabei äußerten allerdings *China, Frankreich, Italien* und die *Schweiz* Bedenken dagegen, dem Anspruchsteller auch die Beweislast für die Schadensursächlichkeit der Seeuntüchtigkeit aufzuerlegen. *Japan* schlug schließlich als Kompromiss vor, es in Anlehnung an Artikel 18 Abs. 2 CMR für ausreichend zu erachten, wenn bewiesen werde, dass die Seeuntüchtigkeit eine mögliche Schadensursache war. Dieser Kompromissvorschlag floss in den nachfolgend aufgeführten Text ein, auf den sich die UNCITRAL-Arbeitsgruppe schließlich einigte. Dabei bestand Einvernehmen darüber, dass der Beförderer beweispflichtig dafür bleibt, dass die Seeuntüchtigkeit nicht auf sein Verschulden zurückzuführen ist.

Umstritten war weiter, in welchem Umfang der Beförderer in den Fällen, in denen mehrere Schadensursachen vorliegen oder der Beförderer die Schadensursache nur teilweise verschuldet hat, in Anspruch genommen werden können soll. Nach eingehenden Diskussionen einigte sich die Arbeitsgruppe - trotz entschiedenen Widerspruchs der *Schweiz* - darauf, durch die Ver-

wendung der Worte „caused or contributed“ und „all or part of its liability“ klarzustellen, dass der Beförderer u.U. nur teilweise in Anspruch genommen werden kann.

2. If the carrier, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 1, proves that an event listed in paragraph 3 caused or contributed to the loss, damage, or delay, then the carrier is relieved of all or part of its liability except in the following situations:

(2) Beweist der Beförderer anstelle mangelnden Verschuldens nach Absatz 1, dass eines der in Absatz 3 aufgeführten Ereignisse den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung ganz oder teilweise verursacht hat, so ist er ganz oder teilweise von seiner Haftung befreit, sofern nicht eine der nachfolgenden Situationen vorliegt:

(a) If the claimant proves that the fault of the carrier or of a person mentioned in article 14^{bis} caused or contributed to the event on which the carrier relies, then the carrier is liable for all or part of the loss, damage, or delay.

a) Weist der Anspruchsteller nach, dass das Verschulden des Beförderers oder einer in Artikel 14^{bis} genannten Person das Ereignis, auf das sich der Beförderer beruft, verursacht oder mitverursacht hat, so haftet der Beförderer für den gesamten Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung oder für einen Teil hiervon.

(b) If the claimant proves that an event other than those listed in paragraph 3 contributed to the loss, damage, or delay, and the carrier cannot prove that this event is not attributable to its fault or to the fault of any person mentioned in article 14^{bis}, then the carrier is liable for part of the loss, damage, or delay.

b) Weist der Anspruchsteller nach, dass ein anderes als ein in Absatz 3 genanntes Ereignis den Verlust, die Beschädigung oder den Schaden mitverursacht hat, und kann der Beförderer nicht beweisen, dass dieses Ereignis nicht durch sein Verschulden oder das Verschulden einer in Artikel 14^{bis} genannten Person zurückzuführen ist, so haftet der Beförderer für einen Teil des Verlusts, der Beschädigung oder der Verspätung.

(c) If the claimant proves that the loss, damage, or delay was or was probably caused by or contributed to by

c) Weist der Anspruchsteller nach, dass der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung tatsächlich oder wahrscheinlich verursacht wurde durch

(i) the unseaworthiness of the ship;

(i) die Seeuntüchtigkeit des Schiffes,

(ii) the improper manning, equipping, and supplying of the ship, or

(ii) die nicht ordnungsgemäße Bemannung, Ausrüstung oder Versorgung des Schiffes, oder

(iii) the fact that the holds or other parts of the ship in which the goods are carried (including containers, when supplied by the carrier, in or upon which the goods are carried) were not fit and safe for reception, carriage, and preservation of the goods,

(iii) die Tatsache, dass die Laderäume oder andere Teile des Schiffes, in denen Güter befördert werden (einschließlich der vom Beförderer gestellten Container, in oder auf denen die Güter befördert werden), nicht in einem für die Entgegennahme, Beförderung und Erhaltung der Güter geeigneten und sicheren Zustand waren,

and the carrier cannot prove that

und kann der Beförderer nicht beweisen, dass

(A) it complied with its obligation to exercise

A) er seiner Sorgfaltspflicht nach Artikel 13

due diligence as required under article 13 (1); or

(1) nachgekommen ist oder

(B) the loss, damage, or delay was not caused by any of the circumstances mentioned in (i), (ii), and (iii) above;

B) der Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung nicht durch eine der in (i), (ii) und (iii) genannten Tatsachen verursacht wurde,

then the carrier is liable for part or all of the loss, damage, or delay.

so haftet er für den gesamten Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung oder für einen Teil hiervon.

c) Haftungsausschlussgründe

Zu den Haftungsausschlussgründen, wie sie in **Abschnitt 8 des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.36** und **Artikel 22 Variante A i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.32** aufgeführt sind, wurde folgende Diskussion geführt:

Zu Buchstabe a ([Höhere Gewalt], Krieg, Kampfhandlungen, bewaffneter Konflikt, Piraterie, Terrorismus, Aufruhr und innere Unruhen)

Zahlreiche Delegationen, darunter *China, Griechenland, Italien, Japan* und die *USA*, sprachen sich für die Beibehaltung des Haftungsausschlussgrundes „Act of God“ aus. Obwohl eine Mehrheit der Staaten die Bezugnahme auf höhere Gewalt für überflüssig hielt, jedoch grundsätzliche Bedenken hiergegen nicht erhoben wurden, kam die Arbeitsgruppe überein, diesen Haftungsausschlussgrund beizubehalten. Die übrigen in Buchstabe a genannten Haftungsausschlussgründe sollen jedoch in eine gesonderte Regelung aufgenommen werden.

Zu Buchstabe b (Quarantänebeschränkungen; Eingriffe oder Behinderungen durch Regierungen, Behörden, Machthaber oder Personen [einschließlich Eingriffe im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren])

Japan äußerte Bedenken gegen die in Klammern gesetzten Worte „einschließlich Eingriffe im Zusammenhang mit Gerichtsverfahren“. Es sei besser, wie in Artikel IV Abs. 2 Buchstabe g der Visby Regeln von „Beschlagnahme“ („seizure under legal process“) zu sprechen. *Italien* sprach sich demgegenüber für eine vollständige Streichung der Worte aus. Wenn ein Gläubiger des Beförderers dessen Schiff beschlagnahmen lasse, so dürfe dies nicht zu einem Haftungsausschluss für den Beförderer führen. Dem hielt die *Schweiz* entgegen, dass ein Schiff des Beförderers auch von dem Gläubiger eines Ladungseigentümers beschlagnahmt werden könne. Die *USA* schlugen daraufhin vor, darauf abzustellen, ob die Beschlagnahme vom Beförderer ver-

schuldet ist. Nach weiteren eingehenden Diskussionen einigte sich die Arbeitsgruppe schließlich auf folgende Formulierung:

including detention, arrest or seizure not attributable to the carrier or any person mentioned in article 14^{bis}

einschließlich des Arrests oder der Beschlagnahme, die nicht dem Beförderer oder einer in Artikel 14^{bis} genannten Person zuzuordnen ist

Es bestand Einvernehmen darüber, dass der Negativbeweis vom Beförderer selbst zu erbringen ist.

Zu Buchstabe c (Handlung oder Unterlassung durch den Absender, die verfassungsberechtigte Partei oder den Empfänger)

Die *Schweiz* schlug vor, nicht nur auf den Absender Bezug zu nehmen, sondern auch auf eine Person, für die der Absender nach Artikel 32 einzustehen hat. Auf der Grundlage eines Vorschlags einer Unterarbeitsgruppe wurden daraufhin in Buchstabe c die Worte „or any person mentioned in article 32“ eingefügt.

Zu Buchstabe d (Streik, Aussperrung, Arbeitseinstellung oder –beschränkung)

Frankreich hielt Buchstabe d für nicht mehr zeitgerecht und schlug vor, diesen ersatzlos zu streichen. *Italien* beanstandete erneut, dass unklar sei, was unter der Formulierung „restraints of labour“ („Arbeitsbeschränkung“) zu verstehen sei. Trotz der geäußerten Bedenken kam die Arbeitsgruppe auf Vorschlag des Vorsitzenden überein, den Text unverändert zu lassen.

Zu Buchstabe e (Schwund in Menge oder Gewicht oder sonstiger Verlust, der durch den Gütern innewohnende Eigenschaften, Fehler oder Mängel entsteht)

Änderungsvorschläge wurden nicht unterbreitet. Der Text blieb daraufhin unverändert.

Zu Buchstabe f (unzureichende oder fehlerhafte Verpackung oder Kennzeichnung)

Deutschland hielt die Regelung auf Grund von Buchstabe c für überflüssig. Zumindest müssten, wie bereits von der UNCITRAL-Arbeitsgruppe beschlossen, die Worte „by the shipper“ eingefügt werden, um dem Beförderer zu verwehren, sich auf einen Haftungsausschluss zu berufen, wenn er selbst unzureichend gekennzeichnet oder verpackt habe. Den Vorschlägen widersprachen vor allem die *Niederlande*. Nach weiteren Diskussionen kam die Arbeitsgruppe auf Vor-

schlag *Italiens* überein, folgende Worte in die Regelung aufzunehmen: „not performed by [or on behalf of] the carrier“. Es bestand Einigkeit, dass der Negativbeweis vom Beförderer selbst zu führen ist.

Zu Buchstabe g (versteckte Fehler im Schiff, die auch bei gebührender Sorgfalt nicht zu erkennen sind)

Die *Schweiz*, unterstützt von *Deutschland*, schlug vor, die Vorschrift ersatzlos zu streichen. Sie sei im Hinblick darauf, dass ohnehin die Haftung des Beförderers bei mangelndem Verschulden entfalle, überflüssig. Zumindest sollten, so *Italien*, die Worte „die auch bei gebührender Sorgfalt nicht zu erkennen sind“ gestrichen werden. Denn sie seien überflüssig. Trotz dieser Vorschläge wurde beschlossen, die Vorschrift unverändert zu lassen.

Zu Buchstabe h (Behandlung, Ladung, Stauung oder Entladung der Güter durch oder für den Absender, die verfügungsberechtigte Partei oder den Empfänger)

Breite Zustimmung fand ein Vorschlag *Dänemarks*, *Finnlands*, *Norwegens* und *Schwedens*, die Worte „by or on behalf of the shipper“ („durch oder für den Absender“) durch die Worte „actually performed by the shipper“ zu ersetzen. Zur Begründung hatte *Finnland* darauf hingewiesen, dass zwar häufig durch Verwendung einer sog. FIO/FIOS-Klausel vereinbart würde, dass der Beförderer für den Absender die Güter behandle, lade und stae. Diese Vereinbarung dürfe jedoch nicht zu einer Haftungsbefreiung des Beförderers führen. Nachdem sich *BIMCO* gegen den Vorschlag ausgesprochen hatte, kam die Arbeitsgruppe auf Vorschlag *Japans* überein, die Regelung im Zusammenhang mit Artikel 11 Abs. 2 noch einmal zu erörtern.

Darüber hinaus wurde angesichts von Bedenken *Frankreichs* gegen eine Bezugnahme auf das „Stauen“ dieser Begriff in eckige Klammern gesetzt. Frankreich hatte seine Bedenken damit begründet, dass das Stauen ohnehin immer in der Verantwortung des Beförderers liege.

Zu Buchstabe i (Handlungen des Beförderers oder einer ausführenden Partei gemäß den durch Artikel 12 und Artikel 13 Absatz 2 übertragenen Befugnissen, wenn die Güter eine Gefahr für Personen, Vermögensgegenstände oder die Umwelt geworden sind oder aufgeopfert worden sind)

Im Hinblick auf die noch ausstehende Einigung über Artikel 12 und 13 Abs. 2 des Entwurfs kam die Arbeitsgruppe überein, Buchstabe i in eckige Klammern zu setzen und im Zusammenhang mit den Artikeln 12 und 13 Abs. 2 erneut zu erörtern.

Zu Buchstabe j (sonstige nicht vom Beförderer oder dessen Bediensteten verschuldete Gründe)

Im Hinblick darauf, dass nach der allgemeinen Haftungsregelung die Haftung des Beförderers ohnehin bei mangelndem Verschulden entfällt, wurde die Vorschrift gestrichen.

Zu Artikel 22 Variante A Absatz 1 (Feuer auf dem Schiff, soweit es nicht durch eigenes Verschulden des Beförderers verursacht wurde)

Äußerst umstritten war, ob Feuer einen Haftungsausschlussgrund bilden sollte. Verneint wurde die Frage von einer großen Mehrheit der Staaten, darunter *Australien, Finnland, Italien, Mexiko, Neuseeland, Norwegen, Schweden, die Schweiz und Russland*. Insbesondere *China, Dänemark, Griechenland, Japan, die Niederlande und die USA, die Internationale Gruppe der P&I Clubs, ICS und BIMCO* sprachen sich demgegenüber dafür aus, die den Visby-Regeln entsprechende Vorschrift beizubehalten. Auf Vorschlag des Vorsitzenden kam die Arbeitsgruppe schließlich überein, den Haftungsausschlussgrund beizubehalten, jedoch die Wörter „soweit es nicht durch eigenes Verschulden des Beförderers verursacht wurde“ zu streichen. Dadurch soll erreicht werden, dass der Beförderer trotz Feuer auf dem Schiff gemäß Artikel 14 Abs. 2 Buchstabe a in Anspruch genommen werden kann, wenn der Anspruchsteller nachweist, dass das Feuer auf ein Verschulden des Beförderers oder einer in Artikel 14^{bis} genannten Person zurückzuführen ist.

Zu Artikel 22 Variante A Absatz 2 (Rettung von Menschenleben und Sachen auf See; Gefahren auf See)

Entsprechend den auf der Sitzung der UNCITRAL-Arbeitsgruppe im Mai 2004 getroffenen Beschlüssen zu Artikel 22 des Entwurfs kam die Arbeitsgruppe schließlich überein, ergänzend noch folgende Haftungsausschlussgründe aufzunehmen: Rettung oder versuchte Rettung von

Menschenleben auf See, vernünftige Maßnahmen zur Rettung oder versuchten Rettung von Sachen auf See, vernünftige Maßnahmen zur Verhinderung oder zur versuchten Verhinderung von Umweltschäden.

Auf der Grundlage der dargestellten Diskussionsergebnisse wurde Absatz 3 wie nachstehend ausgeführt gefasst. Dabei wurde die Reihenfolge der Haftungsausschlussgründe unter Berücksichtigung ihrer Gewichtigkeit geändert.

3. *The events mentioned in paragraph 2 are:* (3) *Die in Absatz 2 genannten Ereignisse sind folgende:*
- | | |
|---|--|
| (a) <i>Act of God;</i> | (a) <i>höhere Gewalt;</i> |
| (b) <i>Perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters;</i> | (b) <i>Risiken, Gefahren und Unfälle der See oder anderer schiffbarer Gewässer;</i> |
| (c) <i>War, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions;</i> | (c) <i>Krieg, Kampfhandlungen, bewaffneter Konflikt, Piraterie, Terrorismus, Aufruhr und innere Unruhen;</i> |
| (d) <i>Quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person mentioned in Article 14^{bis} 1;</i> | (d) <i>Quarantänebeschränkungen, Eingriffe oder Behinderungen durch Regierungen, Behörden, Machthaber oder Personen einschließlich einer nicht dem Beförderer oder einer in Artikel 14^{bis} genannten Person zurechenbaren Zurückhaltung, eines solchen Arrests oder einer solchen Beschlagnahme;¹</i> |
| (e) <i>Strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour;</i> | (e) <i>Streik, Aussperrung, Arbeitseinstellung oder -beschränkung;</i> |
| (f) <i>Fire on the ship;</i> | (f) <i>Feuer auf dem Schiff;</i> |
| (g) <i>Latent defects in the ship not discoverable by due diligence;</i> | (g) <i>versteckte Mängel des Schiffes, die auch bei gebührender Sorgfalt nicht zu erkennen sind;</i> |
| (h) <i>Act or omission of the shipper or any person mentioned in Article 32,² the controlling party, or the consignee;</i> | (h) <i>Handlung oder Unterlassung durch den Absender, eine in Artikel 32 genannte Person,² die verfügungsberechtigte Partei oder den Empfänger;</i> |
| (i) <i>Handling, loading, [stowage,] or unloading of the goods [actually performed] by the shipper or any person mentioned in Article 32,³ the controlling party, or the consignee;⁴</i> | (i) <i>[tatsächlich] durch den Absender oder eine in Artikel 32 genannte Person,³ die verfügungsberechtigte Partei oder den Empfänger durchgeführte Behandlung, Ladung, [Stauung] oder Entladung der Güter;⁴</i> |
| (j) <i>Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent quality, defect, or vice of the goods;</i> | (j) <i>Schwund in Menge oder Gewicht oder sonstiger Verlust, der durch den Gütern innewohnende Eigenschaften, Fehler oder Mängel entsteht;</i> |

- | | |
|--|---|
| (k) <i>Insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by [or on behalf of] the carrier;</i> | (k) <i>unzureichende oder fehlerhafte Verpackung oder Kennzeichnung durch [oder für] den Beförderer;</i> |
| (l) <i>Saving or attempting to save life at sea;</i> | (l) <i>Rettung oder versuchte Rettung von Menschenleben auf See;</i> |
| (m) <i>Reasonable measures to save or attempt to save property at sea;</i> | (m) <i>vernünftige Maßnahmen zur Rettung oder zur versuchten Rettung von Sachen auf See;</i> |
| (n) <i>Reasonable measures to avoid or attempt to avoid damages to the environment;</i> | (n) <i>vernünftige Maßnahmen zur Verhinderung oder zur versuchten Verhinderung von Umweltschäden;</i> |
| <i>[(o) Acts of the carrier or an performing party in pursuance of the powers conferred by articles 12 and 13 (2) when the goods have become a danger to persons, property, or the environment or have been sacrificed.]</i> | <i>[(o) Handlungen des Beförderers oder einer ausführenden Partei gemäß den durch Artikel 12 und Artikel 13 Absatz 2 übertragenen Befugnissen, wenn die Güter eine Gefahr für Personen, Sachen oder die Umwelt geworden sind oder aufgeopfert worden sind.]</i> |

¹ Further examination is needed whether the reference to Article 14^{bis} is necessary.

² Further examination is needed whether the reference to Article 32 is necessary.

³ Further examination is needed whether the reference to Article 32 is necessary.

⁴ Paragraph 3 (i) will be handled depending on the outcome of the discussion of Article 11 (2).

¹ Es bedarf noch der Prüfung, ob eine Bezugnahme auf Artikel 14^{bis} notwendig ist.

² Es bedarf noch der Prüfung, ob eine Bezugnahme auf Artikel 32 notwendig ist.

³ Es bedarf noch der Prüfung, ob eine Bezugnahme auf Artikel 32 notwendig ist.

⁴ Die Fassung von Absatz 3 (i) ist abhängig von den Beratungsergebnissen zu Artikel 11 (2).

d) Mitverursachung

Vor allem die Schweiz sowie FIATA und UNCTAD sprachen die Befürchtung aus, dass Artikel 14 Abs. 4 i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.36 die Kausalitätstheorien in vielen Ländern ändere und den Absender unangemessen benachteilige. So bestehe die Gefahr, dass der Beförderer nach dieser Regelung beispielsweise dadurch, dass er das Vorliegen von Gefahren der See bewiesen habe, von seiner Haftung für mangelhaftes Stauen des Gutes teilweise befreit werde. Dies aber sei nicht sachgerecht. Kritisiert wurde weiter, darunter auch von Deutschland, dass Absatz 4 keine klare Aussage zur Beweislast treffe.

Auf breite Ablehnung stieß im Übrigen der in eckige Klammern gesetzte Satz am Ende von Absatz 4, wonach das Gericht die Haftung zu gleichen Teilen aufteilen kann, wenn es nicht in der Lage ist, das tatsächliche Verhältnis zu ermitteln.

Nach eingehenden Diskussionen einigte sich die Arbeitsgruppe schließlich auf den nachste-

henden Text. Lediglich die Schweiz hielt daran fest, dass die Frage der Beweislast noch klärungsbedürftig sei. Es dürfe dem Beförderer nicht auferlegt werden, den Anteil an der Schadensverursachung nachzuweisen. Die Haftungsverteilung müsse dem Gericht vorbehalten bleiben.

4. When the carrier is relieved of part of its liability pursuant to the previous paragraphs of this Article, then the carrier is liable only for that part of the loss, damage, or delay that is attributable to the event or occurrence for which it is liable under the previous paragraphs, and liability shall be apportioned on the basis established in the previous paragraphs.

(4) Ist der Beförderer nach den vorstehenden Absätzen dieses Artikels teilweise von seiner Haftung befreit, so haftet der Beförderer nur für den Teil des Verlusts, der Beschädigung oder der Verspätung, der auf das Ereignis zurückzuführen ist, für das er nach den vorstehenden Absätzen haftet, und die Haftung wird auf der Grundlage der vorstehenden Absätze verteilt.

2. Vertragsfreiheit

Prof. Hannu Honka (Finnland) berichtete zunächst über Diskussionen einer informellen Arbeitsgruppe mit Vertretern aus Brasilien, Griechenland, Italien, Kanada, den Niederlanden, Spanien und den Vereinigten Staaten über die Frage, wie die Vertragsfreiheit geregelt werden sollte. Die UNCITRAL-Arbeitsgruppe kam überein, diese Frage unter Berücksichtigung der folgenden Fragen zu erörtern:

- Welche Verträge sollte der UNCITRAL-Entwurf erfassen?
- Wie sollten die Rechte Dritter geschützt werden?
- Bedarf es Sonderregelungen für Ocean Liner Service Agreements (OLSA)?

a) Sachlicher Anwendungsbereich

Zur Beantwortung der Frage, welche Verträge unter das UNCITRAL-Übereinkommen fallen sollten, wurden folgende Ansätze zu Diskussion gestellt:

- dokumentärer Ansatz (danach findet, ähnlich wie bei den Haager Regeln, das UNCITRAL-Übereinkommen nur auf Verträge Anwendung, über die eine Beförderungsurkunde ausgestellt wurde),
- vertraglicher Ansatz (danach findet, ähnlich wie bei den Hamburg Regeln, das UNCITRAL-Übereinkommen auf Beförderungsverträge Anwendung),
- an den geschäftlichen Gepflogenheiten ausgerichteter Ansatz (danach findet, entsprechend den heutigen Gepflogenheiten, das UNCITRAL-Übereinkommen nur auf Verträge im Linienverkehr Anwendung).

Für die Beibehaltung des dokumentären Ansatzes sprach sich die BIMCO aus. Italien befürwor-

tete demgegenüber einen weiten vertraglichen Ansatz unter Berücksichtigung geschäftlicher Gepflogenheiten. Bestimmte Vertragstypen sollten aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgeschlossen werden. Nach dem Vorbild des deutschen Rechts sollte im Übrigen bestimmt werden, dass die Verträge, die frei ausgehandelt sind, nicht dem zwingenden Recht unterfallen. Dieser Vorschlag wurde von einer großen Anzahl von Delegationen geteilt.

Zu der Frage, welche Verträge aus dem Anwendungsbereich des Übereinkommens ausgenommen werden sollten, bestand weitgehend Einigkeit darüber, dass hierunter, wie in **Artikel 2 Abs. 3 des UNCITRAL-Entwurfs i.d.F. Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.36** vorgesehen, Charterverträge fallen sollten. Keine Einwendungen wurden auch gegen einen Vorschlag der USA erhoben, auch Schleppverträge oder Schwerguttransportverträge (heavy lift contracts) auszunehmen. Umstritten war dagegen, ob, wie etwa von den *Niederlanden, Japan, der Schweiz, Spanien* und den USA befürwortet, auch Verträge, die den Linienverkehr betreffen, ausgenommen werden sollten. *Dänemark, Norwegen* und *Schweden* wandten hiergegen ein, dass der Begriff „Linienverkehr“ schwer zu definieren sei und hierdurch Rechtsanwendungsprobleme erzeugt werden könnten.

Umstritten blieb weiter die Frage, ob selbst bei einer Differenzierung zwischen Verträgen im Linienverkehr und sonstigen Verträgen die zuerst genannten Verträge den zwingenden Regelungen des Übereinkommens unterstellt werden sollten. Die USA schlugen vor, für sog. Ocean Liner Service Agreements (OLSA) eine Ausnahme zu machen: Für sie sollte das Übereinkommen nur dispositiv gelten. Andere Delegationen, darunter die *Niederlande*, sprachen sich dafür aus, jedenfalls die durch den Vertrag begünstigten Dritten durch zwingende Regelungen des Übereinkommens zu schützen. Dem hielt das *CMI* entgegen, dass dann eine Unterscheidung zwischen Linienverkehr und sonstigem Verkehr wenig sinnvoll sei, weil 90% aller Ansprüche ohnehin von einem Dritten, im Regelfall dem Empfänger, geltend gemacht würden.

Angesichts dessen, dass eine Einigkeit noch nicht erzielt werden konnte, wurde eine informelle Arbeitsgruppe gebeten, nach einem Kompromiss zu suchen. Diese von *Prof. Hannu Honka* geleitete Arbeitsgruppe legte am letzten Arbeitstag die folgenden Vorschläge vor. Eine Beschlussfassung über diese Vorschläge unterblieb.

Article 1

(a) "Contract of carriage" means a contract under which a carrier, against payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. This undertaking must

Artikel 1

a) „Frachtvertrag“ bedeutet einen Vertrag, in dem sich ein Beförderer verpflichtet, gegen Zahlung einer Fracht Güter von einem Ort zum anderen zu befördern. Dieser Vertrag

provide for carriage by sea and may and may provide for carriage by other modes of transport prior to or after the sea carriage. [A contract that contains an option to carry the goods by sea shall be deemed to be a contract of carriage provided that the goods are actually carried by sea.]

muss die Beförderung auf See vorsehen und kann auch die Beförderung mit anderen Beförderungsmitteln vor oder nach der Seebeförderung einschließen. [Ein Vertrag, der ein Recht vorsieht, die Beförderung der Güter auf See zu wählen, gilt als Frachtvertrag, vorausgesetzt, dass die Güter tatsächlich auf See befördert werden.]

[(--) "Liner service" means a maritime transportation service that

[(--) „Linienverkehr“ bedeutet einen Seebeförderungsdienst, der

- (i) is available to the general public through publication or otherwise; and*
- (ii) is performed on a regular basis between specified ports in accordance with announced timetables or sailing dates.]*

- (i) der allgemeinen Öffentlichkeit aufgrund von Veröffentlichungen oder auf andere Weise zugänglich ist; und*
- (ii) in Übereinstimmung mit veröffentlichten Fahrplänen oder Abfahrsterminen regelmäßig zwischen bestimmten Häfen durchgeführt wird.]*

[(--) "Non-liner service" means any maritime transportation service that is not a liner service.]

[(--) „Nicht-Linienverkehr“ bedeutet einen Seebeförderungsdienst, der keinen Linienverkehr darstellt.]

Article 2

Artikel 2

1. Subject to Articles 3 to 5, this instrument applies to contracts of carriage in which the [contractual] place of receipt and the [contractual] place of delivery are in different States, and the [contractual] port of loading and the [contractual] port of discharge are in different States, if

(1) Vorbehaltlich der Artikel 3 bis 5 findet dieses Instrument auf Frachtverträge Anwendung, bei denen der [vertragliche] Übernahmeort und der [vertragliche] Ablieferungsort in verschiedenen Staaten liegen und der [vertragliche] Ladehafen und der [vertragliche] Löschhafen in verschiedenen Staaten liegen, wenn

- (a) the [contractual] place of receipt [or [contractual] port of loading] is located in a Contracting State, or*
- (b) the [contractual] place of delivery [or [contractual] port of discharge] is located in a Contracting State, or*
- (c) [the actual place of delivery is one of the optional places of delivery [under the contract] and is located in a Contracting State, or]*
- (d) the contract of carriage provides that this Instrument, or the law of any State giving effect to them, is to govern the contract.*

- a) der [vertragliche] Übernahmeort [oder der [vertragliche] Ladehafen] in einem Vertragsstaat liegt oder*
- b) der [vertragliche] Ablieferungsort [oder der [vertragliche] Löschhafen] in einem Vertragsstaat liegt oder*
- c) [der tatsächliche Ablieferungsort einer der [vertraglichen] fakultativen Ablieferungsorte ist und in einem Vertragsstaat liegt oder]*
- d) der Frachtvertrag vorsieht, dass er diesem Instrument oder dem Recht jeden Staates, der das Instrument in Kraft setzt, unterliegt.*

[References to [contractual] places and ports mean the places and ports provided under the

[Wird auf [vertragliche] Orte und Häfen Bezug genommen, so sind die Orte und Häfen gemeint,

contract of carriage or in the contract particulars.]

die im Frachtvertrag oder in den Angaben zum Vertrag vorgesehen sind.]

[2. This instrument applies without regard to the nationality of the ship, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties.]

[(2) Dieses Instrument findet ungeachtet der Staatszugehörigkeit des Schiffes oder der Staatsangehörigkeit des Beförderers, der ausführenden Parteien, des Absenders, des Empfängers oder anderer beteiligter Parteien Anwendung.]

Article 3

Artikel 3

1. This instrument does not apply to

(1) Dieses Instrument ist nicht anzuwenden

(a) subject to Article 5, charter parties, whether used in connection with liner services or not; and

a) vorbehaltlich von Artikel 5, auf Charterparties, gleichgültig, ob sie im Zusammenhang mit Linienverkehren verwendet werden oder nicht; und

(b) subject to Article 4, volume contracts, contracts of affreightment, and similar contracts providing for the future carriage of goods in a series of shipments, whether used in connection with liner services or not; and

b) vorbehaltlich von Artikel 4, auf Mengenverträge, Befrachtungsverträge und ähnliche Verträge, die eine künftige Güterbeförderung in einer Reihe von Sendungen vorsehen, gleichgültig, ob sie im Zusammenhang mit Linienverkehren verwendet werden oder nicht; und

(c) subject to paragraph 2, other contracts in non-liner services:

c) vorbehaltlich von Absatz 2, auf sonstige Verträge im Nicht-Linienvkehr.

2. This instrument applies to contracts of carriage in non-liner services under which the carrier issues a transport document or an electronic record that:

(2) Dieses Instrument findet auf Frachtverträge im Nicht-Linienvkehr Anwendung, auf Grund derer der Beförderer eine Beförderungs-urkunde oder eine elektronische Aufzeichnung ausstellt, die

(a) evidences the carrier's or a performing party's receipt of the goods; and

a) den Empfang des Gutes durch den Beförderer oder eine ausführende Partei beweist und

(b) evidences or contains the contract of carriage,

b) den Frachtvertrag beweist oder beinhaltet,

except in the relationship between the parties to a charter party or similar agreement.

nicht jedoch auf das Verhältnis zwischen den Parteien einer Charterparty oder einer ähnlichen Vereinbarung.

Article 4

Artikel 4

If a contract provides for the future carriage of goods in a series of shipments, this instrument applies to each shipment in accordance with the rules provided in Articles 2, 3 (1)(a), 3 (1) (c), and 3 (2).

Sieht ein Vertrag die künftige Güterbeförderung in einer Reihe von Sendungen vor, so findet dieses Instrument auf jede Sendung gemäß Artikel 2, 3 Abs. 1 Buchstabe a und Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c und Artikel 3 Abs. 2 Anwendung.

Article 5

If a transport document or an electronic record is issued pursuant to a charter party or a contract under Article 3 (1)(c), then such transport document or electronic record shall comply with the terms of this Instrument and the provisions of this Instrument apply to the contract evidenced by the transport document or electronic record from the moment at which it regulates the relationship between the carrier and the person entitled to rights under the contract of carriage, provided that such person is not a charterer or a party to the contract under Article 3 (1)(c).

Artikel 5

Wird eine Beförderungsurkunde oder eine elektronische Aufzeichnung nach einem Chartervertrag oder einem in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c genannten Vertrag ausgestellt, so muss diese Beförderungsurkunde oder elektronische Aufzeichnung den Bestimmungen dieses Instruments entsprechen und dieses Instrument findet auf den in der Beförderungsurkunde oder der Aufzeichnung bewiesenen Vertrag Anwendung, und zwar ab dem Zeitpunkt, in dem die Urkunde oder die Aufzeichnung das Verhältnis zwischen dem Beförderer und der Person bestimmt, die Rechte aus dem Frachtvertrag herleitet, vorausgesetzt es handelt sich bei dieser Person nicht um einen Charterer oder eine Partei eines in Artikel 3 Abs. 1 Buchstabe c genannten Vertrages.

b) Schutz Dritter

Noch einmal gesondert wurde die Frage diskutiert, welchen Schutz Dritte erfahren sollten. Die Grundlage für diese Diskussion bildete **Artikel 2 Abs. 4 des UNCITRAL-Entwurfs in i.d.F. Dokuments A/CN.9/WG.III/ WP.36**, wonach das Übereinkommen mit seinen zwingenden Regeln auf das Verhältnis zwischen dem Beförderer und dem Inhaber einer übertragbare Beförderungsurkunde oder einer übertragbaren elektronischen Aufzeichnung, die auf der Grundlage eines Chartervertrags [Befrachtungsvertrag, Mengenvertrag oder ähnliche Vereinbarung] ausgestellt worden ist, anzuwenden ist. *Prof. Hannu Honka* berichtete, dass in einer informellen Arbeitsgruppe vor der Sitzung diskutiert worden sei, alternativ den zwingenden Regelungen des Übereinkommens folgende Rechtsverhältnisse zu unterstellen:

- (1) das Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer und dem Inhaber einer - übertragbaren oder auch nicht übertragbaren - Beförderungsurkunde oder
- (2) das Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer und jedem Dritten, der auf der Grundlage des UNCITRAL-Übereinkommens Rechte und Pflichten gegenüber dem Beförderer hat, oder
- (3) das Rechtsverhältnis zwischen dem Beförderer oder dem ausführenden Beförderer auf der einen Seite und dem Absender, Empfänger, der verfügungsberechtigten Partei, dem Inhaber, der in Artikel 31 genannten Person oder einer benannten Person auf der anderen Seite.

Für eine Anwendung des UNCITRAL-Übereinkommens auf das in (2) genannte Verhältnis sprach sich lediglich *Spanien* aus. Vor allem *Japan* wandte hiergegen ein, es widerspreche allgemeinen Rechtsgrundsätzen, wenn einem Dritten mehr Rechte eingeräumt würden als demjenigen, von dem er seine Rechte herleite. Anderes könne allenfalls dann gelten, wenn eine Beförderungsurkunde ausgestellt worden sei.

Aufgeschlossen zeigten sich insbesondere *Dänemark*, *Japan* und die *USA* gegenüber einer Anwendung des UNCITRAL-Übereinkommens auf das in (1) genannte Verhältnis. Zweifel äußerten hieran die *Schweiz* und die *FIATA*. Der Schutz des Dritten spiele vor allem im Akkreditivgeschäft eine Rolle. Hier komme es aber dem Dritten (der Bank), der sich zur Ausführung des Akkreditivauftrags gegen Vorlage eines nicht übertragbaren Dokuments verpflichte, nur darauf an, mit Hilfe der Beförderungsurkunde über das Gut verfügen zu können, insbesondere die Auslieferung der Ware zu verhindern. Insoweit bestehe aber keine Notwendigkeit, die zwingenden Haftungsvorschriften des Übereinkommens auch auf das Verhältnis zwischen dem Beförderer und der Bank anzuwenden.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden einigte sich die UNCITRAL-Arbeitsgruppe schließlich auf die Anwendung des UNCITRAL-Übereinkommens auf das in (1) genannte Verhältnis.

c) *Ocean Liner Service Agreement (OLSA)*

Umstritten blieb der Vorschlag der *USA*, sogenannte *Ocean Liner Service Agreements (OLSA)* vom UNCITRAL-Übereinkommen zu erfassen, jedoch den Vertragsparteien dieser Vereinbarungen zu gestatten, von allen Vorschriften des Übereinkommens, einschließlich derjenigen über die gerichtliche Zuständigkeit und die Schiedsgerichtsbarkeit, abzuweichen. Die *USA* hatten hierzu bereits im August 2003 den nachfolgenden Vorschlag unterbreitet (vgl. Dokument A/CN.9/WG.III/WP.34):

(a) *An „Ocean Liner Service Agreement“ is a contract in writing (or electronic format), other than a bill of lading or other transport document issued at the time that the carrier or a performing party receives the goods, between one or more shippers and one or more carriers in which the carrier or carriers agree to provide a meaningful service commitment for the transportation by sea (which may also include inland transport and related services) of a minimum volume of cargo in a series of shipments on vessels used in a liner service, and for which the shipper or shippers agree to pay a negotiated rate and tender a minimum volume of cargo.*

a) *Ein „Ocean Liner Service Agreement“ bedeutet einen zwischen einem oder mehreren Absendern und einem oder mehreren Beförderern abgeschlossener Vertrag in schriftlicher oder elektronischer Form, der kein Konnossement oder eine andere im Zeitpunkt der Übernahme des Gutes durch den Beförderer oder eine ausführende Partei ausgestellte Beförderungsurkunde ist und in dem sich der oder die Beförderer zu einer bedeutsamen Dienstleistung verpflichten, die sich auf die Seebeförderung (gegebenenfalls einschließlich einer inländischen Beförderung und hierauf sich beziehenden Dienstleistungen) einer Mindestmenge von Gut*

in einer Reihe von Sendungen auf einem im Linienverkehr verwendeten Schiff bezieht und für die der oder die Absender sich zur Zahlung einer ausgehandelten Frachtrate und zur Bereitstellung einer Mindestmenge von Gut verpflichtet.

(b) For purposes of paragraph (a), a „meaningful service commitment“ is a service commitment or obligation not otherwise mandatorily required of a carrier under this instrument.

b) Für die Zwecke von Absatz a bedeutet eine „bedeutsame Dienstleistung“ eine Dienstleistung oder Verbindlichkeit, die nach diesem Instrument sonst nicht von dem Beförderer verlangt wird.

(c) For purposes of paragraph (a), a „liner service“ is an advertised maritime freight transport service using vessels for the carriage of general cargo on an established and regular pattern of trading between a range of specified ports.

c) Für die Zwecke von Absatz a bedeutet „Linienverkehr“ eine veröffentlichte Dienstleistung über eine Güterbeförderung auf See mit Stückgutfrachtern auf der Grundlage einer bewährten und regelmäßigen Handelsübung zwischen einer Reihe von bestimmten Häfen.

(d) An Ocean Liner Service Agreement does not include the charter of a vessel or the charter of vessel space or capacity on a liner vessel.

d) Ein Ocean Liner Service Agreement schließt nicht die Charter eines Schiffes oder eines Raumes des Schiffes oder einer bestimmten Ladungskapazität eines Linienschiffs ein.

Die Delegationen äußerten zwar Verständnis für das Anliegen der USA, erhoben jedoch zahlreiche Bedenken gegen den Vorschlag der USA. So bezweifelte *Italien* die Notwendigkeit einer Sonderregelung für OLSA. Nach einem Bericht der Federal Maritime Commission regelten ohnehin nur 10% aller OLSA Haftungsfragen; nur bei Haftungsfragen stelle sich aber überhaupt die Frage der Anwendung der zwingenden Vorschriften des UNCITRAL-Übereinkommens. Darüber hinaus beanstandeten *Italien* und die *Schweiz*, dass die Regelung, wie sich schon aus der Verwendung des Begriffs „Ocean“ ergebe, nur auf den transatlantischen Verkehr zugeschnitten sei. Weiter wurde vor allem von *China*, *Deutschland*, *Japan* und die *Niederlande* die Anknüpfung der Definition an das Kriterium „bedeutsame Dienstleistung“ kritisiert. Die Regelung lade geradezu dazu ein, durch Vereinbarung einer Zusatzleistung die zwingende Anwendung des Übereinkommens zu umgehen. Es könne nicht angehen, dass der Beförderer allein auf Grund der Tatsache, dass er beispielsweise die Verpflichtung übernehme, die Lade- oder Löschbereitschaft vor Ankunft des Schiffes einer Meldeadresse zu melden, oder bestimmte Informationen weiterzugeben, seine Haftung in vollem Umfange abbedingen könne. *Deutschland* und *Russland* warfen die Frage auf, ob es sich bei einem OLSA überhaupt noch um einen Frachtvertrag oder nicht vielmehr um einen gemischten Vertrag handele. Eine vollständige Vertragsfreiheit sei, so *Deutschland*, allenfalls für die Vertragsbestandteile gerechtfertigt, die nicht Beförderungsleistungen zum Gegenstand hätten. Soweit Beförderungsleistungen betroffen seien, sei eine Vertragsfreiheit auch bei einem OLSA allenfalls dann gerechtfertigt, wenn die Vertrags-

parteien tatsächlich im Einzelnen über den Vertrag verhandelt hätten. Ähnlich äußerten sich *Australien, Kanada* und *Mexiko*. Auch bei einem OLSA müsse sichergestellt sein, dass kleinere Absender nicht schutzlos gestellt würden. Eine Abbedingung der Kardinalpflichten, etwa der Pflicht, ein seetüchtiges Schiff zu stellen, dürfe aber, so vor allem *Italien*, in keinem Falle gestattet werden.

Auch das Verhältnis der vorgeschlagenen Regelung zu den Vorschriften über Multimodaltransporte wurde als unklar kritisiert. So äußerte *Deutschland* Zweifel daran, im UNCITRAL-Übereinkommen ein Netzwerksystem vorzusehen, das die Anwendung zwingender Regelungen in internationalen Übereinkommen vorschreibe, zugleich jedoch den Parteien eines OLSA zu gestatten, dieses Netzwerksystem und damit die Anwendung eines auf eine Teilstrecke anwendbaren internationalen Übereinkommens oder gar nationalen Rechts abzubedingen.

Die *USA* teilten die Kritik nicht. Es sei nicht zu befürchten, dass kleine Absender schutzlos gestellt würden. Die Erfahrung in den *USA*, in denen nahezu 90% aller OLSA mit kleinen Absendern abgeschlossen worden seien, habe gezeigt, dass diese Absender, wenn sie Kartelle bildeten, durchaus ihre Interessen durchsetzen könnten.

Der Vorsitzende forderte schließlich die *USA* auf, ein neues Dokument vorzulegen, in dem den Bedenken der Delegierten Rechnung getragen werde. Erst nach Vorlage des Dokuments soll über die Behandlung von OLSA im Übereinkommen entschieden werden.

3. Gerichtliche Zuständigkeit (Kapitel 15 i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.32)

a) Allgemeines

Vor Eintritt in die Beratungen über die Regelungen des UNCITRAL-Entwurfs über die gerichtliche Zuständigkeit fand zunächst auf Einladung der niederländischen EU-Präsidentschaft eine Koordinierungssitzung der an den Beratungen der UNCITRAL-Arbeitsgruppe teilnehmenden EU-Mitgliedstaaten mit Vertretern der EU-Kommission (Antoine Buchet, Katja Lenzing) statt. Die Koordinierungssitzung war für notwendig erachtet worden, weil auf EU-Ebene bereits die Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen gilt und daher für Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit die Außenkompetenz bei der EU liegt.

Auf der Koordinierungssitzung zeichnete sich ab, dass mit Ausnahme von *Griechenland* alle EU-Mitgliedstaaten Sonderregelungen über die gerichtliche Zuständigkeit befürworteten. Unentschieden blieb, wie weit einer Vereinbarung eines Gerichtsstands Grenzen gesetzt werden sollten. Vor allem die Niederlande und Griechenland sprachen sich für eine möglichst weitgehende Vertragsfreiheit aus. Auch über die sonstigen im Übereinkommensentwurf geregelten Fragen (gerichtliche Zuständigkeit im Falle des Arrests eines Schiffes; Probleme bei anderweitiger Rechtshängigkeit (lis pendens)) konnte noch keine Einigung erzielt werden.

Die von der Mehrheit der EU-Mitgliedstaaten vertretene Auffassung, es sollten Sonderregelungen über die gerichtliche Zuständigkeit in den UNCITRAL-Entwurf aufgenommen werden, wurde in der anschließenden Diskussion der UNCITRAL-Arbeitsgruppe von der Mehrheit der Mitglieder der Arbeitsgruppe geteilt. Zu den Befürwortern zählten insbesondere *Argentinien, China, Kanada, Norwegen, Senegal* und die *USA* sowie das *CMI*. Ablehnend äußerten sich dagegen *Japan, die Republik Korea* sowie *BIMCO, ICS* und die *Internationale Gruppe der P&I Clubs*.

Der Vertreter der *EU-Kommission* wies allerdings darauf hin, dass eine abschließende Meinungsbildung unter den EU-Mitgliedstaaten noch nicht erfolgt sei. Grundsätzlichen Bedenken gegen Sonderregelungen über die gerichtliche Zuständigkeit bestünden aber nicht. Wenn solche Regelungen in das Übereinkommen aufgenommen würden, müsse allerdings auch eine Klausel in das Übereinkommen aufgenommen werden, die es der Gemeinschaft ermögliche, dem Übereinkommen beizutreten.

b) Zu Artikel 72

Zum Einleitungssatz

Auf Vorschlag *Dänemarks* kam die Arbeitsgruppe überein, in Artikel 72 vorzuschreiben, dass nur vor einem Gericht eines Vertragsstaats Klage erhoben werden kann. Breite Unterstützung fand weiter ein Vorschlag *Japans*, nur Klagen gegen den vertraglichen Beförderer zu regeln. *Japan* hatte die Auffassung vertreten, dass für die Bestimmung der gerichtlichen Zuständigkeit bei Klagen gegen den ausführenden Beförderer allein dessen Niederlassung maßgeblich sein müsse. Auch Klagen gegen den Absender sollten nicht erfasst werden.

Breite Unterstützung fand weiter die Forderung insbesondere von *Australien, Deutschland* und den *USA* (vgl. Dokument A/CN.9/WG.III/WP.34 Abschnitt 30), es müsse klargestellt werden, dass der beklagte Beförderer nicht durch eine negative Feststellungsklage dem klagenden Absender die Wahl zwischen verschiedenen Gerichtsständen nehmen könne.

Zu Buchstabe a (Hauptniederlassung oder gewöhnlicher Aufenthalt):

Grundsätzliche Bedenken wurden von Seiten der Staaten nicht erhoben. Lediglich *BIMCO*, *ICS* und die *Internationale Gruppe der P&I Clubs* schlugen eine Streichung der Vorschrift vor. Die *Schweiz* sprach sich dafür aus, anstatt auf die Hauptniederlassung („principal place of business“) auf den Hauptsitz („legal domicile“) abzustellen.

Zu Buchstabe b (Art des Vertragsschlusses)

Auf Vorschlag insbesondere *Brasiliens*, *Japans*, der *Niederlande*, *Norwegens* und *Schwedens* wurde Buchstabe b gestrichen, um Rechtsanwendungsprobleme beim Abschluss eines Vertrages mit Hilfe elektronischer Medien zu vermeiden.

Zu Buchstabe c (Übernahme- oder Ablieferungsort)

China, *Finnland*, *Griechenland*, *Japan*, die *Republik Korea*, die *Niederlande*, *Schweden* und die *Schweiz* forderten, es müsse klargestellt werden, ob auf den tatsächlichen oder aber auf den vertraglich vereinbarten Übernahme- oder Ablieferungsort abzustellen sei. Die *USA* schlugen außerdem vor, auch auf den Lade- und Löschhafen abzustellen. Hierdurch könne erreicht werden, dass bei der Beschädigung von Gütern verschiedener Absender im Lade- oder Löschhafen ein und dasselbe Gericht über den Fall entscheide. Gegen letzteren Vorschlag wandte allerdings *Schweden* ein, dass auch bei einer Änderung des Buchstaben c verschiedene Gerichte entscheidungsbefugt blieben, wenn die verschiedenen Kläger unterschiedlich von ihrem Recht, unter den in Artikel 72 aufgeführten Gerichtsständen zu wählen, Gebrauch machten. Die UN-CITRAL-Arbeitsgruppe kam daraufhin überein, in Buchstabe c auch auf den Lade- und Löschhafen Bezug zu nehmen, diese Bezugnahme jedoch in eckige Klammern zu setzen.

Zu Buchstabe d (Bezeichnung eines weiteren Gerichtsstands in der Beförderungsurkunde)

Umstritten blieb, ob, wie von *Griechenland*, *Kroatien* sowie *BIMCO*, *ICS* und der *Internationalen Gruppe der P&I Clubs* befürwortet, durch Vereinbarung die Anwendung der Buchstaben a und c ausgeschlossen und ein ausschließlicher Gerichtsstand begründet werden kann. Dagegen wandten sich insbesondere *China*, *Frankreich*, *Italien*, *Kanada*, die *USA* und *Norwegen*.

c) Zu Artikel 73

Die Vorschrift wurde in eckige Klammern gesetzt. Geprüft werden soll noch die Vereinbarkeit des UNCITRAL-Übereinkommens mit den geltenden Arrestübereinkommen von 1952 und 1999.

d) Zu Artikel 74

Grundsätzliche Bedenken wurden nicht geäußert. Es bestand allerdings Einvernehmen, dass das Verhältnis von Satz 2 zu Artikel 73 noch einer näheren Untersuchung bedürfe.

e) Zu Artikel 75 Variante A

Insbesondere *Japan* und die *USA* lehnten die *lis-pendens*-Regel des Artikels 75 Variante A ab. Andere Delegationen, darunter insbesondere die *Schweiz*, befürworteten die Regelung im Grundsatz, forderten jedoch einige Klarstellungen. Insbesondere sei es notwendig zu klären, was unter dem Begriff „instituted“ zu verstehen sei. Die Arbeitsgruppe kam daraufhin überein, die Regelung in eckige Klammern zu setzen.

f) Zu Artikel 75a Variante A

Die *Schweiz* kritisierte, dass auf eine Vereinbarung zwischen den „Vertragsparteien“ abgestellt werde. Richtiger sei, auf die Parteien des Rechtsstreits abzustellen. *Deutschland* warf die Frage auf, ob es nicht anstelle der Formulierung „nach Entstehen eines Anspruchs aus dem Frachtvertrag“ („after a claim under the contract of carriages has arisen“) richtiger heißen müsse: „nach Erhebung der Klage“. Daraufhin wurden die in Frage stehenden Worte in eckige Klammern gesetzt. Der Vertreter der *EU-Kommission* regte schließlich an klarzustellen, ob die nachträgliche Gerichtsstandsvereinbarung ausdrücklich sein muss oder auch stillschweigend erfolgen kann. Im Übrigen müsse, wenn auch bei Vertragsabschluss getroffene Vereinbarungen über einen ausschließlichen Gerichtsstand für zulässig erklärt würden, geklärt werden, ob die zur Diskussion stehende Regelung nicht auch für diese Gerichtsstandsvereinbarungen gelte.

4. Schiedsgerichtsbarkeit (Kapitel 16 i.d.F. des Dokuments A/CN.9/WG.III/WP.32)

a) Allgemeines

Auf Vorschlag des Vorsitzenden kam die Arbeitsgruppe überein, das gesamte Kapitel 16 in eckige Klammern zu setzen. Vorausgegangen war eine Diskussion über die Frage, ob über-

haupt Vorschriften über die Schiedsgerichtsbarkeit in den UNCITRAL-Entwurf aufgenommen werden sollten. *Griechenland, Indien, Japan, die Republik Korea, die Niederlande, Südafrika, BIMCO, ICS* und die *Internationale Gruppe der P&I Clubs* hatten dies verneint. Schiedsgerichtsvereinbarungen müssten ohne Einschränkungen möglich sein. *Deutschland, Italien* und die *USA* hatten dagegen zu bedenken gegeben, dass der UNCITRAL-Entwurf zum Schutz des Absenders und Empfängers an zahlreichen Stellen immerhin zwingendes Recht normiere. Dieser Schutz dürfe nicht gefährdet werden. Er könne aber, so die *USA*, vielleicht dadurch gewährleistet werden, dass dem klagenden Absender/Empfänger immer gestattet werde, anstelle eines Schiedsgerichts eines der in Artikel 72 genannten ordentlichen Gerichte anzurufen.

Das UNCITRAL-Sekretariat wurde schließlich gebeten, eine Regelung zu entwerfen, die sicherstellt, dass die zwingenden Regeln des Übereinkommens nicht durch Schiedsklauseln umgangen werden können. Weiter wurde es gebeten, eine Untersuchung über Unterschiede und Widersprüche zwischen dem UNCITRAL-Entwurf und anderen UNCITRAL-Instrumenten und Modellgesetzen vorlegen.

b) Zu Artikel 76

Die *Schweiz*, kritisierte die Worte „evidenced in writing“ („schriftlich belegt“). In anderen Instrumenten, insbesondere in dem Übereinkommen von New York über die Anerkennung und Vollstreckung ausländischer Schiedssprüche, finde sich eine vergleichbare Regelung nicht. Die Arbeitsgruppe kam überein, die genannten Worte in eckige Klammern zu setzen.

c) Zu Artikel 79

Die *Schweiz* vertrat die Auffassung, es müsse möglich sein, dass ein Schiedsgericht von den Vorschriften des Übereinkommens abweiche und *ex aequo et bono* entscheide. Die Arbeitsgruppe beschloss daraufhin, Artikel 79 in eckige Klammern zu setzen.

gez. Dr. Beate Czerwenka

Art.1 (f)

“Holder” means

- (i) a person that is for the time being in possession of a negotiable transport document and
 - (a) if the document is an order document, is identified in it as the shipper or the consignee, or is the person to whom the document is duly endorsed, or
 - (b) if the document is a blank endorsed order document or bearer document, is the bearer thereof; or
- (ii) the shipper, the consignee, or the person to whom a negotiable electronic transport record has been transferred and who has exclusive control of that negotiable electronic transport record.

Art.1 (o)

“Electronic transport record” means information in one or more messages issued by electronic communication pursuant to a contract of carriage by a carrier or a performing party that

- (i) evidences a carrier's or a performing party's receipt of goods under a contract of carriage, or
 - (ii) evidences or contains a contract of carriage,
- or both.

It includes information logically associated with the electronic transport record by attachments or otherwise linked to the electronic transport record contemporaneously with or subsequent to its issue by the carrier or a performing party, so as to become part of the electronic transport record.

Art.1 (p)

“Negotiable electronic transport record” means an electronic transport record

- (i) that indicates, by statements such as “to order”, or “negotiable”, or other appropriate (*) statements recognized as having the same effect by the law governing the record, that the goods have been consigned to the order of the shipper or to the order of the consignee, and is not explicitly stated as being "non-negotiable" or "not negotiable", and
- (ii) the use of which meets the requirements of article 6 (1).

(*) The Working Group may wish to consider whether the word “appropriate” is necessary in light of the words “statements recognized”. The Working Group may also wish to consider whether similar language in article 1 (l) should be aligned accordingly.

Art.1 (r)

“Contract particulars” means any information relating to the contract of carriage or to the goods (including terms, notations, signatures and endorsements) that is in a transport document or an electronic transport record.

Art. 3

Subject to the requirements set out in this convention,

(a) anything that is to be in or on a transport document in pursuance of this instrument may be recorded or communicated by using electronic communication instead of by means of the transport document, provided the issuance and subsequent use of an electronic transport record is with the express or implied consent of the carrier and the shipper; and

(b) the issuance, control, or transfer on an electronic transport record shall have the same effect as the issuance, possession, or transfer of a transport document.

Art. 5

The notices and confirmation referred to in articles 20(1), 20(2), 20(3), 34(1)(b) and (c), 47, 51, [61bis (2),] the declaration in article 68, and the agreement as to weight in article 37(1)(c) shall be made in writing. Electronic communication may be used for these purposes, provided the use of such means is with the express or implied consent of the party by which it is communicated and of the party to which it is communicated.

Art. 6

(1) The use of a negotiable electronic transport record shall be subject to procedures which provide for:

- (a) method to effect the exclusive transfer of that record to an intended holder;
- (b) an assurance that the negotiable electronic transport record retains its integrity;
- (c) the manner in which the holder is able to demonstrate that it is the holder; and
- (d) the way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected; or that, pursuant to articles 4(2) or 49(a)(ii), the negotiable electronic transport record has ceased to have any effect or validity.

(2) The procedures in paragraph 1 must be referred to in the contract particulars and be readily ascertainable.

Art. 33

Upon delivery of the goods to the carrier or performing party

(a) the consignor is entitled to obtain a transport document or, if the carrier so agrees, an electronic transport record evidencing the carrier's or performing party's receipt of the goods;

(b) the shipper or, if the shipper so indicates to the carrier, the person referred to in article 31, is entitled to obtain from the carrier an appropriate negotiable transport document, unless the shipper and the carrier, expressly or impliedly, have agreed not to use a negotiable transport document, or it is the custom, usage, or practice in the trade not to use one. If pursuant to article 3 the carrier and the shipper have agreed to the use of an electronic transport record, the shipper is entitled to obtain from the carrier a negotiable electronic transport record unless they have agreed not to use a negotiable electronic transport record or it is the custom, usage or practice in the trade not to use one.

Art. 35

(a) A transport document shall be signed by the carrier or a person having authority from the carrier.

(b) An electronic transport record shall include the electronic signature of the carrier or a person having authority from the carrier. For the purpose of this provision such electronic signature means data in electronic form included in, or otherwise logically associated with, the electronic transport record and that is used to identify the signatory in relation to the electronic transport record and to indicate the carrier's authorization of the electronic transport record.

Art. 54(3)(a)

3. When a negotiable electronic transport record is issued:

(a) The holder is the sole controlling party and is entitled to transfer the right of control to another person by transferring the negotiable electronic transport record in accordance with the procedures referred to in article 6, upon which transfer the transferor loses its right of control.

Art. 59.

1. If a negotiable transport document is issued, the holder is entitled to transfer the rights incorporated in such document by passing such document to another person,

(a) if an order document, duly endorsed either to such other person or in blank,
or,

(b) if a bearer document or a blank endorsed document, without endorsement,
or,

(c) if a document made out to the order of a named party and the transfer is between the first holder and such named party, without endorsement.

2. If a negotiable electronic transport record is issued, its holder is entitled to transfer the rights incorporated in such electronic record, whether it be made out to order or to the order of a named party, by transferring the electronic record in accordance with the procedures referred to in article 6.

Art. 61 bis.

1. If no negotiable transport document and no negotiable electronic record is issued, the transfer of rights under a contract of carriage is subject to the law governing the contract for the transfer of such rights or, if the rights are transferred otherwise than by contract, to the law governing such transfer. [However, the transferability of the rights purported to be transferred is governed by the law applicable to the contract of carriage.]

2. Regardless of the law applicable pursuant to paragraph 1, the transfer may be made by electronic means. In any event, the transfer must be notified to the carrier by the transferor or, if other applicable law permits, by the transferee.