

Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Deutsche Landesgruppe des Comité Maritime International

Esplanade 6 • 20354 Hamburg • Tel.: 040-35097-0 • Fax: 040-35097-211 • E-Mail: Info@Seerecht.de • www.seerecht.de

Bundesministerium der Justiz
Ref. III A-4
Frau Dr. Beate Czerwenka
Mohrenstr. 37

11015 Berlin

Hamburg, 4. April 2008

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

AZ.: III A 4 – 9322 – 11 – 3649/2008-04-03

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme danken wir Ihnen.

Bei der Abfassung der folgenden Stellungnahme haben wir die UNCITRAL-Version vom 30. Januar 2008 zugrunde gelegt.

I. Bemerkungen zu Grundsätzen des Abkommens

1. Derzeit bilden die Haager-Visby Regeln unverändert die rechtliche Basis des Seeverkehrs in der Linienschifffahrt. Ihre praktisch weltweite Geltung in den für den Seeverkehr wichtigsten Wirtschaftsräumen führt zunächst zu der Frage, ob und warum eine Neuordnung dieser Rechtsregeln für erforderlich gehalten wird. Der Verein sieht die Begründung hierfür in erster Linie in dem Bestreben großer Wirtschaftsräume, eigene regionale Regeln zu entwickeln, um modernen Verkehrsformen und Bedürfnissen unter Einschluss des Seeverkehrs besser Rechnung tragen zu können. Dies gilt insbesondere für die USA, aber wiederkehrend auch für Bestrebungen in Europa, in regionale multimodale Verkehrsbereiche unter Einschluss des Seeverkehrs regulierend einzugreifen. Solche Versuche stellen die praktische Rechtseinheit auf der Basis der Haager-Visby Regeln mehr und mehr in Frage. Vor diesem Hintergrund erscheint es uns gerechtfertigt, ein Internationales Abkommen zu schaffen, das der Internationalität des Seeverkehrs einschließlich der Zu- und Ablaufverkehre Rechnung tragen kann. Das könnte regionalen Sonderregeln vorbeugen, die zu einer kostenintensiven Rechtszersplitterung beitragen würden. Unter diesem Aspekt erscheint es allerdings vordringlich, dass sich die wirtschaftlichen und rechtspolitischen Interessen der am internationalen Seeverkehr beteiligten großen Wirtschaftsregionen in dem Abkommen widerspiegeln. Nur ein Abkommen, dessen Ergeb-

nisse nicht nur in Europa, sondern vor allem in den USA und in Ostasien, und hier insbesondere in China, Korea, Japan, Singapur, aber auch in Indien und Vietnam akzeptiert werden kann, sollte auch von Deutschland unterstützt werden. Die Interessen dieser Wirtschaftsräume müssen sich in dem Abkommen wiederfinden. Gelingt dies im Ergebnis nicht, wird das Abkommen keinen wirtschaftlichen Erfolg haben können. Von dieser Frage wird daher auch die Akzeptanz von notwendigen Kompromissen wesentlich abhängen.

2. Der Konventionsentwurf erscheint bei einer ersten überschlägigen Betrachtung als sehr detailliert und komplex. Ein hohes Maß an komplexen Regeln erweist sich bei Internationalen Konventionen, die unterschiedliche Rechtsbereiche harmonisieren sollen, erfahrungsgemäß eher als Hindernis. Ob diese Erfahrung gegen die jetzt vorgelegte Fassung spricht, ist ohne Kenntnis der Verfahrensschritte und der Diskussionsverläufe in der Arbeitsgruppe der UNCITRAL, die zu dem Abkommen geführt haben, schwer zu bewerten.
3. Das Abkommen führt zu einer neuen Gesamtregelung für den Beförderungsabschnitt des Seeverkehrs in der Linienschifffahrt, der Fährschifffahrt und der Ro/Ro-Schifffahrt und bezieht zugleich multimodale Beförderungstrecken im Zu- und Ablaufverkehr der Seeschifffahrt ein. Dabei wird ein modifiziertes Networksystem zugrunde gelegt. Dieser Rechtskomplex spiegelt die heute üblichen modernen Formen des Seeverkehrs wider. Das Abkommen geht deshalb zu Recht über die bisherigen auf den reinen Seeverkehr bezogenen seehandelsrechtlichen Konventionen hinaus. Auch die bislang fehlende internationale Regelung des elektronischen Datenverkehrs für Transportdokumente entspricht der Entwicklung moderner Seetransportformen. Diese Grundregeln scheinen uns als angemessen und unterstützenswert.
4. Positiv ist aus unserer Sicht auch zu bewerten, dass sich das Abkommen von der die Haager Regeln noch bestimmenden Vorstellung zu lösen scheint, es müsse eine schwächere Partei, als die regelmäßig die Ablader bzw. Versender angesehen wurden, gegen eine wirtschaftlich stärkere, die mit dem Seebeförderer gleichgesetzt wurde, rechtlich geschützt werden. Die Praxis des Seeverkehrs ist heute anders. Die am Frachtverkehr Beteiligten sind eher als gleichrangig und gleichgewichtig einzuschätzen. In nicht wenigen Fällen überwiegt die Marktmacht der verladenden Wirtschaft. Das Wettbewerbsrecht, das seit langem auch für den Seeverkehr gilt, lässt die Beschneidung von Marktmacht über den Weg des zivilen Frachtrechts als überflüssig erscheinen. Der scharfe internationale Wettbewerb auf den Schifffahrtsmärkten und die Existenz von Großverladern oder Gruppen kleinerer Verladern, deren Ladungsinteressen von Spediteuren gebündelt werden, lassen nicht wettbewerbskonforme Transportkonditionen nicht zu. Die Konvention sollte daher von einer rechtspolitischen Gleichrangigkeit der Interessen von Seebeförderern und Verladern ausgehen. Dies scheint uns im Vergleich zu früheren Rechtsregeln jedenfalls im Grundsatz in der Konvention angelegt zu sein.
5. Vor diesem Hintergrund und basierend auf den Erfahrungen der Praxis sehen wir es auch als gerechtfertigt und notwendig an, die Regeln der Konvention nicht auf Charterverträge, Slotchartern und auf den „Non-Liner-Trade“ zu erstrecken, so wie es der Entwurf der Konvention auch vorsieht. Die Ausnahmemöglichkeiten

für Mengenverträge im Linienverkehr beruhen offenbar ebenfalls auf den Erfahrungen der Praxis. Sie mögen bei einer rein rechtssystematischen Betrachtung als Fremdkörper erscheinen, sie sind jedoch dem nachdrücklichen gemeinsamen Interesse, insbesondere der amerikanischen verladenden Wirtschaft und der Containerreedereien, die den amerikanischen Wirtschaftsraum bedienen, geschuldet. Angesichts der hohen wirtschaftlichen Bedeutung dieser Wirtschaftsregion für den internationalen Seeverkehr der Linienschifffahrt muss eine neue Konvention diesen Interessen Rechnung tragen, wenn sie Wert darauf legt, von den USA akzeptiert zu werden. Wir empfehlen deshalb, zu diesem Fragenkreis auf amerikanische Vorstellungen einzugehen, weil ohne deren Gesamtzustimmung die Konvention ihren wirtschaftlichen Wert verlieren würde. Da der Ausschluss von Bestimmungen der Konvention durch Mengenverträge an enge Voraussetzungen gebunden ist, scheint auch ein gelegentlich befürchteter Missbrauch dieser Klausel maßgebend zurückgedrängt zu sein.

6. Ziel jeder neuen Konvention sollte es sein, eine faire Balance zwischen den Interessen des Seebeförderers und des Absenders im zivilen Frachtrecht herbeizuführen und dabei zugleich den Kostenaufwand für die jeweilige Versicherungsdeckung nicht aus dem Auge zu verlieren. Dieser Kostenaufwand folgt unverändert dem Grundsatz, dass Haftpflichtversicherungsdeckung im Durchschnitt kostenaufwendiger ist als eine Transportsachversicherung. Nur auf letztere kann der Absender von Gütern gestaltend einwirken und kostengünstige Lösungen im Einzelfall erzielen. Einem höheren Haftpflichtaufwand, der die Folge einer hohen Haftung des Beförderers ist, stehen alle Beteiligten ohne nachhaltige Korrekturmöglichkeiten gegenüber. Dass sich die Haftpflichtversicherungsmärkte der Seeschifffahrt im Gegensatz zu den Transportversicherungsmärkten weitestgehend im Ausland befinden, wäre auch ein volkswirtschaftlicher Gewinn bei der Verlagerung von Risiken auf die Haftpflichtversicherungsmärkte aus deutscher Sicht nicht zu erzielen.

Vor diesem Hintergrund fällt auf, dass die Konvention die Haftung des Beförderers wesentlich über das bisher bekannte Niveau hinaus ausdehnt. Der seit Beginn der Haager Regeln bekannte Haftungsausschluss für nautisches Verschulden wird gestrichen. Die bisher auf die anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit beschränkte Haftung wird auf die gesamte Beförderungsstrecke ausgedehnt. Eine Haftung für Verspätungsschäden im Seeverkehr wird normiert und die Haftungshöchstgrenzen werden noch über das Niveau der Hamburg Regeln hinaus ausgedehnt. Zusätzlich wird die Rechtsfigur einer „Maritime Performing Party“ eingeführt, die Hafenbetriebe in die Befördererhaftung gegenüber dem Ablader direkt einbezieht. Dies wird bei Nationen mit großen Schifffahrts- und Hafeninteressen voraussichtlich Bedenken auslösen, sich der Konvention anzuschließen. Angesichts der großen Bedeutung des deutschen maritimen Standortes sowohl auf Seiten der Reedereien als auch der Hafenvirtschaft in der Weltcontainerfahrt wird dieser Frage auch in der deutschen Diskussion eine besondere Bedeutung zukommen.

Bei Abwägung der wirtschaftlichen Vor- und Nachteile kommt zwei Haftungsbereichen eine besondere Bedeutung zu: Zunächst wird die Ausdehnung der Sorgfaltspflicht des Beförderers für die See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes auf die gesamte Beförderungsstrecke vor praktische Probleme stellen. Äußere

Ereignisse, auf die der Beförderer keinen Einfluss hat, können auf die Seetüchtigkeit einwirken, und den Beförderer zu der Entscheidung zwingen, die Reise fortzusetzen oder einen Nothafen anzulaufen. In jedem Fall werden Haftungsprobleme gegenüber der Ladung auftreten, deren Voraussetzungen in den unterschiedlichen Rechtssphären voraussichtlich unterschiedlich beantwortet werden. Die daraus folgende Unsicherheit in der Risikobewertung führt mit großer Sicherheit zu Kostensteigerungen im Rahmen der Haftpflichtversicherung.

Ähnliches gilt für die Streichung des nautischen Verschuldens als Haftungsausschlussgrund. Untersuchungen eines führenden P&I Clubs haben gezeigt, dass im Laufe einer zehnjährigen Schadensperiode bei jeweils USD 100.000 übersteigenden Schäden rund 40% auf Ladungsschäden entfielen und davon rund 25% auf Schäden, deren Ursache im Bereich des nautischen Verschuldens lag. Die Übernahme eines solchen Haftungsvolumens in den Rahmen der Haftpflichtversicherung wird nicht ohne signifikante Kostenerhöhungen möglich sein. Bemerkenswert erscheint in diesem Zusammenhang ebenfalls, dass etwa 5% der Ladungsschäden auf ein Fehlverhalten von Lotsen zurückzuführen war, auf deren Auswahl und Verhalten der Beförderer keinen Einfluss hat. Es ist daher in hohem Maße bedauerlich, dass der Ausschlussgrund für Fehlverhalten von Lotsen nicht in das Abkommen aufgenommen worden ist.

In der vom BMJ gelieferten Begründung ist die Rede von rechtspolitischen Kompromissen, die zu einer Paketlösung geführt hätten, deren Teil auch die vorgenannten Haftungsausweitungen sind. Dies mag auch aus unserer Sicht durchaus zu der Notwendigkeit führen, solche Kompromisse letztendlich akzeptieren zu müssen, wenn ohne sie die Zustimmung der für den Seeverkehr wichtigsten Wirtschaftsräume nicht zu erreichen ist und als Alternative die eingangs genannten regionalen Lösungen drohen. Wir haben aber zur Kenntnis nehmen müssen, dass große ostasiatische Staaten, wie China und Korea, gerade die hohen Haftungshöchstsummen noch bis zuletzt in der Arbeitsgruppe der UNCITRAL kritisiert und den Kompromiss bisher nicht akzeptiert haben. Auch Deutschland gehört – wie dem Schreiben des BMJ entnommen werden kann – offenbar nicht zu den Staaten, die das politische Paket akzeptiert haben. Nur stehen wir unter dem Eindruck, dass für Deutschland andere Gründe für die Zurückhaltung eine Rolle gespielt haben, die eher in dem Wunsch nach einer noch weiteren Ausdehnung der Haftung gelegen haben sollen. Der Deutsche Verein für Internationales Seerecht kann an dieser Stelle nur auf die Bedenken aufmerksam machen, die sich für große Teile des deutschen maritimen Standortes ergeben können, und die aus unserer Sicht nur unter der Voraussetzung zurückgestellt werden könnten, wenn klar ist, dass nur über die erwähnte politische Paketlösung eine weltweite Akzeptanz des neuen Abkommens sichergestellt werden kann.

II. Hinweise auf Detailfragen

1. Anwendungsbereich

Die Konzentration des Abkommens auf eine „Maritime Plus Convention“, also auf Seestrecken und auf die Zu- und Ablaufverkehre zum Seeverkehr, erscheint uns sowohl aus praktischer als auch aus rechtspolitischer Sicht als ein unterstützenswerter Ansatz. Die Tatsache, dass das Abkommen nur internationale Verkehre erfassen soll und dass es für seine Anwendbarkeit darauf ankommt, ob bei Übernahme der Ablieferungsort oder der Lade- und Löschhafen einen Bezug zu einem Vertragsstaat aufweisen, halten wir für sachgerecht. Der mögliche Konflikt mit Konventionen zum Landverkehr wird über eine modifizierte Networklösung gem. Art. 27 geregelt. Der Verweis auf die Anwendbarkeit Internationaler Konventionen des Landverkehrs anstelle nationalen Rechts kommt aus unserer Sicht dem Gedanken der rechtlichen Harmonisierung entgegen. Art. 27 enthält u.E. implizit die Regelung, dass bei unbekanntem Schadensort und bei allen Fällen, die nicht von dem Buchstaben a – c des vorgenannten Artikels erfasst werden, die Regeln der jetzt vorgelegten Konvention anwendbar sind. Angesichts der faktischen Bedeutung der Seestrecke in einem „Maritime Plus Abkommen“ halten wir dies für sachgerecht.

Die vorgesehenen Ausnahmen für Charterparties und andere Verträge entsprechen – wie bereits erwähnt – der Schifffahrtspraxis.

2. Haftung des Beförderers für ausführende Personen/Maritime Performing Party

Nach Art. 19 haftet der Carrier für ausführende Personen, die seine Verpflichtungen erfüllen einschließlich der Schiffsführung und der Schiffsbesatzung. Eine direkte Inanspruchnahme der Bediensteten ist aber gem. Art. 20 Ziff. 4 ausgeschlossen. Nach Art. 4 gelten darüber hinaus alle Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen für den Beförderer auch für jede ausführende Partei einschließlich der Bediensteten, gleichgültig auf welcher Rechtsgrundlage ein Anspruch geltend gemacht wird. Eine Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen ist nach Art. 64 nur bei schweren persönlichem Verschulden derjenigen zulässig, die die Haftungsbegrenzungen in Anspruch nehmen. Das Vorliegen eines solchen schweren Verschuldens hätte ein Anspruchsteller zu beweisen. Dieses Ineinandergreifen der Regelungen erscheint sachgerecht.

Das Abkommen führt darüber hinaus die Rechtsfigur der *Maritime Performing Party* ein (Art. 20), die gesamtschuldnerisch neben dem Beförderer in derselben Weise wie dieser haftet.

Abweichend von der Rechtsstellung der sonstigen ausführenden Partei ist in Art. 20 eine besondere Haftung der maritimen ausführenden Partei geregelt. Diese muss für Ladungsschäden bzw. die Überschreitung der Lieferfrist in gleicher Weise wie der vertragliche Carrier eintreten. Üblicherweise ist bisher lediglich derjenige letzte Frachtführer in der Kette als ausführender Frachtführer verstanden worden, der die Beförderung mit einem eigenen Beförderungsmittel durchführt. Die CMNI enthält ein anderes (missglücktes) Konzept. Danach ist lediglich der erste, unmittelbar vom Frachtführer beauftragte Unter-Frachtführer der ausführende Frachtführer. Art. 1 Nr. 7 scheint dem noch eine weitere Variante hinzuzufügen. Danach sieht es so aus, als sei jede selbständige

Hilfsperson, die irgendwelche Pflichten des Carriers erfüllt, maritime ausführende Partei. Dies betrifft also insbesondere nicht nur den ersten Unter-Carrier bzw. den letzten ausführenden Unternehmer, sondern alle zwischengeschalteten Frachtführer und Spediteure. Auch im Hinblick auf die Haftung scheint sich aus Art. 20 Abs. 1 (b) nichts anderes zu ergeben, weil es nach Ziffer (iii) genügt, dass die betreffende Partei nur irgendwie an der Durchführung der nach dem Frachtvertrag geschuldeten Tätigkeiten beteiligt war. Hierfür dürfte bereits die Beauftragung weiterer Subunternehmer genügen.

Zudem werden in diese Haftung auch Hafengebiete einbezogen. Welche Gründe dafür gesprochen haben, einen direkten Anspruch des Absenders auch gegen Hafengebiete zu schaffen, die die Verpflichtungen des Seebeförderers bei der Ladungsbehandlung im Hafen erfüllen, ist nicht ersichtlich. Offenbar hat aber ein allgemeiner Konsens bestanden, eine solche Regelung einzuführen. Sie erstreckt auch die Haftungsbegrenzungen auf Ansprüche gegen den Hafengebietebetreiber. Dies wird bei Ausgleichsansprüchen zwischen Seebeförderer und Hafengebietebetreiber ebenfalls gelten.

3. Haftungsausschlussgründe

Art. 18 ist eine der Kernbestimmungen des neuen Abkommens. Der Katalog folgt weitgehend den bisherigen Haager-Visby Regeln, lässt allerdings den Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden entfallen. Einige weitere Gründe sind hinzugekommen. Der Katalog ist kein objektiver Haftungsausschluss, sondern ein Tatbestand, der Nichtverschulden des Beförderers widerleglich vermutet. Von besonders praktischer Bedeutung erscheint in diesem Zusammenhang die Aufrechterhaltung der Ausschlussgründe für Feuer, für die Folgen von Arbeitskämpfen und für „latent defects not discoverable by due diligence“. Letzterer Grund gewinnt besondere Bedeutung, weil das Abkommen vorsieht, dass der Seebeförderer auch während der Seebeförderung für die See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes zu sorgen hat. In der Annahme, dass der Art. 18 in der jetzigen Fassung Ergebnis eines längeren Kompromissprozesses ist, erscheint die Regelung insgesamt als sachgerecht.

4. Decksverladung

Von besonderer praktischer Bedeutung erscheint Art. 26 Abs. 1, wonach Güter in Containern grundsätzlich auf Deck befördert werden dürfen, wenn die Decks speziell für die Beförderung solcher Container ausgerüstet sind oder dies den handelsüblichen Gebräuchen, Gepflogenheiten und Praktiken entspricht. Das Gleiche soll für Güter auf LKWs oder in Eisenbahnwaggons gelten, die für die Beförderung an Deck tauglich sind. Die Regelung erscheint sachgerecht, sollte aber von der Praxis bestätigt werden. Die Gleichstellung von Gütern in Containern mit Gütern, die in LKW oder Eisenbahnwaggons gestaut wurden, sollte einheitlich im Abkommen erfolgen. Die Artikel 1 24, 43 c (ii) und 50 2 b sollten daher in gleicher Weise angepasst werden.

5. Haftung für Verspätungsschäden

Art. 22 führt eine solche Haftung ein. Für eine Lieferfristüberschreitung haftet der Beförderer mit dem 2,5-fachen der Fracht (Art. 63). Voraussetzung ist, dass die Güter an dem im Vertrag vorgesehenen Bestimmungsort „within the time agreed“ nicht abgeliefert werden. Das in den Vorentwürfen noch enthaltene Wort „expressly“ ist zwar gestrichen worden. Vor dem Hintergrund der Unwägbarkeiten, die auf einer Seestrecke eintreten können, wird es aus praktischen Gründen dennoch sehr schwierig sein, allein aus den Umständen eines Vertragsschlusses auf eine „time agreed“ zu schließen, worauf aber die Interpretation des BMJ-Schreibens hinzudeuten scheint.

Aus unserer Sicht sprechen gerade die besonderen Verhältnisse im Seeverkehr dafür, dass eine Vereinbarung ausdrücklich zu erfolgen hat. Auch sollte klar gestellt werden, dass eine Ausdehnung der Verpflichtung im Rahmen des nationalen Rechts nach Ratifikation des Abkommens rechtlich ausgeschlossen ist.

6. Haftungshöchstbeträge

Das Abkommen behält das Haftungsbegrenzungsprinzip der Haager-Visby Regeln bei, das eine Haftungsbegrenzung per Packung oder Einheit oder per kg vorsieht. Die Höhe der vorgeschlagenen Haftungsbegrenzungen überschreitet nicht nur die bisherige Höhe der Haager-Visby Regeln, sondern auch die bisher in den Hamburg Regeln niedergelegten ohnehin bereits höheren Grenzen. Derzeit lassen alle verfügbaren Daten erkennen, dass die weit überwiegende Anzahl aller Schadensfälle innerhalb der bisherigen Höchstgrenzen der Haager-Visby Regeln voll entschädigt werden konnten. Aus der Sache heraus erscheint es daher wenig Gründe dafür zu geben, in der vorgesehenen Weise über die bisher als angemessen betrachteten Grenzen hinauszugehen. Die vorgeschlagenen hohen Haftungsbeträge werden daher offenbar mit „politischen“ Gründen gerechtfertigt. Dazu scheint zu gehören, dass der Kreis möglicher Ansprüche, für die eine Haftungsbegrenzung in Frage kommt, durch das Abkommen ausgeweitet werden könnte. Eine nennenswerte Ausweitung ist zwar schwer erkennbar, denn bisher bezog sich die Haftungsbegrenzung bereits auf „loss of, or damage to, or in connection with“ und schloss in der Interpretation in etlichen Rechtskreisen bereits Ansprüche beispielsweise aus Falschaulieferung ein. Welche darüber hinausgehenden Ansprüche erfasst werden könnten, ist daher schwer erkennbar.

Den Konferenzdokumenten ist zu entnehmen, dass die Höhe der Haftungsgrenzen Teil eines noch sehr viel weitergehenden politischen Kompromisspaketes geworden ist. Dieses Paket schließt ein, dass ein Verfahren zur Anhebung der Haftungsgrenzen über das sogenannte Tacit Amendment Procedure nicht eingeführt wird, dass die Definition des Mengenvertrags in Art. 1 Nr. 2 nicht erneut diskutiert wird, dass die Haftungssummen auch bei unbekanntem Schadensort gelten und dass dieser Gesamtkompromiss nicht erneut auf der weiter anstehenden Konferenz „aufgebrochen“ wird. Demgegenüber ist aus der Sache selbst sehr schwer zu argumentieren. Es sollte daher aus unserer Sicht mehr Wert darauf gelegt werden, die für den Seeverkehr wichtigen großen Wirtschaftsräume im ostasiatischen und amerikanischen Bereich für einen solchen Kompromiss zu gewinnen und ihn dann als Kompromiss zu akzeptieren

als einzelne Teile herauszunehmen und damit den Gesamtkomplex des Abkommens für die vorgenannten Wirtschaftsräume möglicherweise nicht akzeptabel werden zu lassen.

7. Beförderungsurkunden

Art. 8 bis 10 des Entwurfs enthalten Regelungen über elektronische Beförderungsurkunden. Solche können ausgestellt werden, wenn sowohl der Carrier als auch der Shipper sich hierüber einig sind (Art. 8 [a]). Weitere Bestimmungen befassen sich mit der Ersetzung einer elektronischen Beförderungsurkunde durch eine solche in Papierform und umgekehrt (Art. 10). Bei diesen Vorschriften handelt es sich um die bislang ausführlichsten Regelungen im Hinblick auf elektronische Beförderungsdokumente im internationalen Frachtrecht. Hier besteht ein Bedürfnis nach einer weltweit vereinheitlichten Regelung. Dem kommt der Entwurf jedenfalls im Ansatz nach.

Es darf aber auch nicht übersehen werden, dass sich der Entwurf lediglich darauf beschränkt, elektronische Beförderungsurkunden zuzulassen und ihre Ausgestaltung in bestimmter Hinsicht zu regeln. Insoweit begnügt sich Art. 9 Abs. 1 damit, bestimmte Vorgaben im Hinblick auf elektronische Beförderungsurkunden zu machen. Die Ausgestaltung im Einzelnen wird hier den Vertragsstaaten oder möglicherweise auch den Parteien selbst (oder beiden) überlassen. Hier sind noch sehr viele Einzelfragen offen. Möglicherweise wird es schwierig, ein weltweit oder zumindest regional einheitliches System zum sicheren Austausch elektronischer Dokumente zu errichten. Ebenso stellt Art. 40 Abs. 2 lediglich klar, dass die elektronische Beförderungsurkunde auch elektronisch zu unterzeichnen sei. Offen bleibt, wie dies fälschungssicher auszugestalten ist.

8. Gerichtsstand, Schiedsgerichtsbarkeit

Die entsprechenden Kapitel gelten nur für Vertragsstaaten, die diese Kapitel für anwendbar erklärt haben (Art. 77, Art. 81). Die EU-Kommission, die für Gerichtsstandsklauseln zuständig ist, hat bereits erklärt, dass die EU-Mitgliedstaaten von dieser Opt-In Möglichkeit keinen Gebrauch machen werden. Daraus ggf. folgende rechtliche und praktische Komplikationen sollten in dem Arbeitskreis mündlich erörtert werden. Das Gleiche gilt für die Opt-in Möglichkeit zur Schiedsgerichtsbarkeit.

Wir bitten Sie, bei der abschließenden Beratung unsere vorgenannten Einschätzungen und Anregungen zu berücksichtigen.

Mit freundlichen Grüßen
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

Dr. Inga Schmidt-Syaßen
- Vorsitzende -