

# 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, 29. Mai 2009

## **Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See (Rotterdam Regeln)**

AZ.: III A 4 – 9322 – 11 – 36 305/2009

Sehr geehrte Frau Dr. Czerwenka,

für die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme zu dem vorgenannten Abkommen danken wir Ihnen.

Mit Schreiben vom 4. April 2008 hatte der Verein zu dem damaligen Sachstand des Abkommens Stellung genommen. Er hatte unter Würdigung und Abwägung der seinerzeit bekannten Argumente im Ergebnis dazu geraten, dem Abkommenstext mit etlichen Verbesserungsvorschlägen zuzustimmen. Inzwischen ist das Abkommen im Rahmen der Generalversammlung der Vereinten Nationen mit überwältigender Mehrheit angenommen worden.

Auch das CMI hat ihm auf seiner Generalversammlung in Athen im Herbst 2008 mit großer Mehrheit zugestimmt.

Wie wir in dem vorgenannten Schreiben bereits zum Ausdruck gebracht hatten, können Wortlaut und Sinngehalt des Abkommens in vielen Bestimmungen durchaus als zu komplex kritisiert werden. Die internationalen Organisationen der betroffenen Wirtschaftszweige haben sich zu den Grundsätzen des Abkommens in der Zwischenzeit unterschiedlich geäußert. Während die internationale Seeschifffahrt das Abkommen nachdrücklich unterstützt, haben Speditions- und Verladerkreise Kritik geäußert. Die Konvention trägt insoweit bei wirtschaftlicher Betrachtungsweise alle Züge eines internationalen Kompromisses. Im Lichte der Entstehungsgeschichte erscheint ein Versuch, diese Kompromisse aufzulösen und durch andere zu ersetzen, als wenig aussichtsreich. Wir bewerten deshalb die Tatsache, dass es gelungen ist, die anstehenden Fragen in einem international einheitlichen Abkommen zu regeln, in der Abwägung als ein wichtigeres Argument als die Kritik an Einzelheiten der Konvention.

Die heute zu entscheidende rechtspolitische Alternative ist nach unserer Bewertung nicht, entweder die Rotterdam Regeln zu befürworten oder bei den Haager-Visby-Regeln zu bleiben. Das neue Abkommen steht vielmehr in einer rechtspolitischen Konkurrenz zu regionalen Rechtsentwicklungen in den USA und in Europa. Die USA hatten bereits Pläne zur Reform des US COGSA vorbereitet, um das nationale Recht internationalen Entwicklungen im multimodalen Seeverkehr anzupassen. Diese Pläne wurden mit Rücksicht auf die Arbeiten an der jetzt vorliegenden internationalen Konvention zurückgestellt. Die großen Verladerorganisationen in den USA und die Organisation der die USA anlaufenden internationalen Containerreedereien unterstützen das Abkommen. Das Gleiche gilt für den amerikanischen Seerechtsverein. Es kann daher erwartet werden, dass sich die USA dem Abkommen annähern werden. Neuere Informationen aus den USA deuten darauf hin, dass die USA die Konvention in Rotterdam zeichnen werden. Dies wäre ein starkes Signal an alle anderen Regionen, die am internationalen Containerverkehr teilnehmen.

In der EU sind unverändert Bestrebungen der Europäischen Kommission sichtbar, eine auf Europa beschränkte Regelung des multimodalen Verkehrs anzustreben. Eine solche Regelung würde sich wohl an den Grundsätzen der CMR Konvention orientieren. Falls eine solche Regelung den Seeverkehr von und nach Europa einbeziehen sollte, wovon die Europäische Kommission auszugehen scheint, würde das Gegenteil der von der Praxis erwünschten internationalen Harmonisierung des multimodalen Seefrachtverkehrs erreicht werden.

Die einzige Alternative zu einer solchen rechtspolitischen Regionalisierung scheint das von den Vereinten Nationen beschlossene internationale Abkommen zu sein. Aus unserer Sicht sollten alle Möglichkeiten genutzt werden, um deutlich zu machen, dass für den internationalen multimodalen Verkehr über See ein internationales Abkommen den Vorzug vor jeder regionalen Lösung verdient. Die sich dafür bietende Gelegenheit ist die für September 2009 geplante besondere Zeichnungskonferenz in Rotterdam.

Allein die Tatsache, dass die Vereinten Nationen für die Zeichnung eine Sonderveranstaltung geplant haben und das Abkommen anschließend den Namen der Zeichnerstadt tragen soll, zeigt, dass hier eine politische Demonstration geplant ist. Sie soll offenbar verdeutlichen, dass sich die für den interkontinentalen multimodalen Seecontainerverkehr bedeutenden Wirtschaftsräume für einen internationalen Rechtsrahmen einsetzen und damit jeder regionalen Lösung widersprechen.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir dringend, das Abkommen in Rotterdam ebenfalls zu zeichnen. Der Zeitpunkt, zu dem ein Ratifizierungsverfahren begonnen werden sollte, könnte dabei zunächst offen bleiben. Es müsste deshalb derzeit auch noch nicht entschieden werden, ob das Abkommen in das deutsche Recht eingearbeitet werden sollte oder *tel quel* zu übernehmen wäre. Vor Eintritt in ein Ratifikationsverfahren sollte in jedem Fall eine Abstimmung mit den führenden Seehandelsnationen durchgeführt werden, um den Zeitpunkt einer notwendigen internationalen Harmonisierung einheitlich sicherzustellen. Wir gehen im Übrigen davon aus, dass auch die in Ihrem Hause gebildete Sachverständigen-Kommission, die derzeit eine umfassende Reform des Deutschen Seehandelsrechts vorbereitet, die internationalrechtlichen Perspektiven der neuen Konvention in ihrer Überlegung einbeziehen wird.

Deutschland als die führende Exportnation ist auch einer der wichtigsten Weltstandorte für den Containerseeverkehr, in der Containerschifffahrt und in der Hafenwirtschaft. Wenn sich der große Wirtschaftsraum der Vereinigten Staaten von Amerika zu dem Abkommen bekennt, sollte Deutschland zum Kreis der ersten Zeichnerstaaten gehören. Eine Verweigerung der Zeichnung würde der wirtschaftspolitischen Bedeutung des deutschen maritimen Standorts nicht gerecht werden.

Mit freundlichen Grüßen  
DEUTSCHER VEREIN FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Dr. Klaus Ramming'. The signature is fluid and cursive, with a long vertical stroke extending downwards from the end of the name.

Dr. Klaus Ramming  
– Vorsitzender –