

Berlin, Juni 2009
Stellungnahme Nr. 37/2009
abrufbar unter www.anwaltverein.de

Stellungnahme des Deutschen Anwaltvereins

zum

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

Zeichnung und Ratifikation

Bundesministerium der Justiz Az.: III A 4 – 9322 – 11 – 36 260/2008

erstellt durch die Mitglieder des Geschäftsführenden Ausschusses

der Arbeitsgemeinschaft Transport- und Speditionsrecht:

Rechtsanwalt Roland Mittelhammer, München (Vorsitzender)

Rechtsanwältin Ulrike Bredehorn, Berlin

Rechtsanwalt Dr. Henning C. Ehlers, Köln

Rechtsanwalt Dr. Carsten Harms, Hamburg

Rechtsanwalt Uwe Kappmeyer, Hannover

Rechtsanwalt Dr. Günter Kirchhof, Köln

Rechtsanwalt Martin Löffler, Düsseldorf

Rechtsanwältin Ulrike Mendel, Erfurt

Rechtsanwältin Susanne Müller-Kraft, Hamburg

Rechtsanwalt Wolfgang Scheer, Hamburg

Rechtsanwalt Dr. Dieter Schwampe, Hamburg (Berichterstatter)

Rechtsanwalt Dr. Karl-Heinz Thume, Nürnberg

Rechtsanwalt Jan Zimmer, Bremen

zuständige DAV-Geschäftsführerin:

Rechtsanwältin Heidemarie Haack-Schmahl

Verteiler:

- Bundesministerium der Justiz
- Vorstand und Geschäftsführung des Deutschen Anwaltvereins
- Vorsitzende der Gesetzgebungsausschüsse des DAV
- Vorsitzende der Arbeitsgemeinschaften des DAV
- Bundesrechtsanwaltskammer
- Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.
- Deutscher Richterbund
- Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e.V.
- Deutscher Verein für Internationales Seerecht

Der Deutsche Anwaltverein (DAV) ist der freiwillige Zusammenschluss der deutschen Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte. Der DAV mit derzeit ca. 67.000 Mitgliedern vertritt die Interessen der deutschen Anwaltschaft auf nationaler, europäischer und internationaler Ebene.

Die Arbeitsgemeinschaft Transport- und Speditionsrecht im Deutschen Anwaltverein steht den internationalen Bemühungen zur Vereinheitlichung des Transportrechtes grundsätzlich positiv gegenüber. Im Seeverkehr ist die zunächst weitgehend durch die Haager Regeln, später in leicht abgeschwächter Form noch durch die Haag-Visby Regeln erreichte internationale Vereinheitlichung in der Folge teilweise wieder verloren gegangen. Die Hamburg-Regeln haben sich nicht durchsetzen können. Der Umstand, dass wichtige Staaten sie nicht einmal komplett, sondern nur teilweise übernommen haben (vergleiche China), hat zur internationalen Rechtszersplitterung beigetragen.

Unter diesem Blickwinkel ist der Versuch der UNCITRAL, mit den Rotterdam Regeln einen neuen Schritt zur internationalen Rechtsvereinheitlichung zu unternehmen, positiv zu bewerten. Dies gilt desto mehr, als nach bisher bekannten Äußerungen die Vereinigten Staaten Unterstützer der Rotterdam Regeln sind. Bekanntlich gibt es in den Vereinigten Staaten Bemühungen zu einer Überarbeitung des *United States Carriage of Goods by Sea Act*. Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft dürften die Rotterdam Regeln die letzte Möglichkeit sein, die Vereinigten Staaten in ein internationales Seetransportrechtsregime einzubinden, was angesichts der Bedeutung der Vereinigten Staaten für die Weltwirtschaft und damit zusammenhängend für den Weltseeverkehr von großer Bedeutung sein dürfte.

Bei aller grundsätzlicher Zustimmung der Arbeitsgemeinschaft zu den Vereinheitlichungsbemühungen muss die Arbeitsgemeinschaft jedoch der teils deutlichen Kritik zustimmen, die bereits die Entstehungsgeschichte der Rotterdam Regeln begleitet hat und die insbesondere nach Fertigstellung des endgültigen Textes noch einmal profund vorgetragen wurde.

Dieses ist nicht die Stelle, und auch nicht mehr der Zeitpunkt, für eine ins Einzelne gehende Kritik. Aufgreifen wollen wir daher hier nur die folgenden Stichpunkte:

1. Den Rotterdam Regeln ist aus unserer Sicht zu recht vorgehalten worden, eine zu detaillierte und komplexe Regelung geschaffen zu haben. Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft wäre eine internationale Vereinheitlichung auch mit geringerer Regelungsdichte möglich gewesen. Das Abkommen will nach der Präambel unter anderem *neue Zugangschancen für bisher ferne Parteien und Märkte* eröffnen. Ob dieses Ziel angesichts einer derart umfangreichen Regelung bei Ländern verfängt, deren Handel nicht in erster Linie über See erfolgt, mag füglich bezweifelt werden.

Betrachtet man die ähnlich umfangreiche CISG, besticht zwar auf dem ersten Blick die weite Verbreitung, die das Übereinkommen weltweit gefunden hat. Die Bestandsaufnahme fällt jedoch weitaus nüchterner aus, wenn man den Blick auf die Rechtswirklichkeit richtet, in der die Parteien internationale Kaufgeschäfte in erheblichem Umfang von der von der Konvention eingeräumten Möglichkeit Gebrauch machen, die Geltung der Konvention für den betreffenden Vertrag abzubedingen. Dies zeigt, dass zwar die „politische“ Akzeptanz bei den Vertragsstaaten gegeben ist, dass aber die Wirtschaft, die eigentlich in den Genuss der Vereinheitlichung kommen soll, in weiten Teilen nicht überzeugt ist.

Nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft liegt das nicht an der mangelnden Güte der Konventionsregelungen, sondern an der hohen Komplexität der Bestimmungen. Insoweit fürchtet die Arbeitsgemeinschaft, dass eine Reihe von Staaten die Erfahrungen mit der CISG bei der Entscheidung, ob die Rotterdam Regeln übernommen werden sollen, berücksichtigen wird. Denn anders als bei der CISG können die Parteien die Rotterdam Regeln nicht vertraglich umfassend abbedingen.

2. Die Rotterdam Regeln beschränken sich, anders als die Haager Regeln, die Haag-Visby Regeln und die Hamburg Regeln nicht auf den reinen Seetransport. Sie erfassen insoweit multimodale Beförderungen, ohne jedoch eine echte Multimodalkonvention zu sein. Die multimodalen Beförderungen, die nicht eine Seestrecke aufweisen, werden von der Konvention nicht erfasst. Dies wirft aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft die Frage auf, ob die Regeln auf lange Zeit eine echte Multimodalkonvention blockieren werden. Die entsprechende Konvention von 1980 hat keine Durchsetzung gefunden, auch wenn für ihr in Kraft treten offenbar nur eine einzige Ratifizierung fehlt. Sollten die Rotterdam Regeln in Kraft treten, erscheint es jedoch eher unwahrscheinlich, dass auf internationaler Ebene eine „echte“ Multimodalkonvention durchsetzbar wäre.
3. Die Regeln zeichnen sich nicht nur durch eine teils übermäßige Dichte aus; sie sind auch geprägt von einer überaus schwierigen Struktur mit zahlreichen internen Verweisen, Ausnahmen und Gegenausnahmen. Hinzu kommt eine zum Teil eher verwirrende Sprachgebung, bei der durch mehrfache Verneinung der eigentliche Regelungsinhalt immer weniger auf den ersten Blick erkennbar ist. Hervorgehoben sei insofern Artikel 6 (2), der, im zur Verfügung gestellten deutschen Wortlaut, bestimmt, dass das Übereinkommen keine Anwendung auf Frachtverträge in der Nicht-Linienbeförderung findet, es sei denn, es liegt kein Chartervertrag vor.
4. Kritisch betrachtet die Arbeitsgemeinschaft die Ausdehnung der Verfrachterhaftung auf die *maritime ausführende Partei*. Es stellt sich die Frage, ob die insoweit in weiten Teilen zwingende Haftung neben der zwingenden Haftung des Verfrachters wirklich notwendig gewesen ist und ob sie dem erklärten Ziel der UNCITRAL, Handel und Wirtschaft auch im Inland zu fördern, gerecht wird.
5. Während grundsätzlich zu begrüßen ist, dass die Rotterdam Regeln als erste internationale Konvention gesetzliche Regelungen für *elektronische Beförderungsaufzeichnungen* enthalten, ist zu kritisieren, dass diese Vorschriften einen nur wirklich sehr groben Rahmen aufzeichnen. So schreibt Artikel 9 nur vor, was die von den Parteien zu vereinbarenden Verfahrensregeln abhandeln müssen, trifft selbst aber keine Verfahrensregeln. Es ist leider zu befürchten, dass die in diesem Gebiet gewünschte Vereinheitlichung nicht erreicht wird, weil die Konvention nur bestimmt, was zu regeln ist, aber nicht wie es tatsächlich geregelt wird.
6. Aus Sicht der verladenen Wirtschaft erwartet die Arbeitsgemeinschaft Widerstand gegen die unbeschränkte und unbeschränkbare Abladerhaftung. Dieser war der Ablader zwar auch unter bisherigen seerechtlichen Konventionen ausgesetzt. Die zunehmenden Schiffgrößen mit dem sich daraus ergebenden zunehmenden Schadenspotenzialen vertragen sich jedoch unter Umständen aus Sicht vieler nicht mit einem Ungleichgewicht aus – zwar erhöhter – beschränkter Verfrachterhaftung, aber unbeschränkter Abladerhaftung.
7. Zu begrüßen ist, dass sich die Rotterdam Regeln mit dem alltäglichen Problem nicht verfügbarer Dokumente zum Zeitpunkt der Auslieferung beschäftigen. Die gefundene Lösung – eine übertragbare Beförderungsurkunde, in der ausdrücklich bestimmt wird,

dass ohne Rückgabe der Beförderungsurkunde ausgeliefert werden darf – erscheint der Arbeitsgemeinschaft aber – wie auch anderen Kritikern – als mehr als fragwürdig. Schon der Umstand, dass hierdurch ein weiteres, neues Transportdokument geschaffen wird, trägt nicht zur Vereinheitlichung bei, sondern eher zur Zersplitterung. Wie das Papier durch Akkreditiv-Banken gewertet werden wird, ist noch nicht absehbar. Aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft erweist sich die Möglichkeit des Verfrachters, ein solches Papier auszustellen, als einer der schwierigsten Punkte des Übereinkommens, welches unter Umständen seine Inkraftsetzung gefährden könnte. An anderer Stelle wurde die Frage gestellt, was eigentlich durch die Übertragung des Papiers übertragen wird, wenn der Verfrachter letztlich doch den – ursprünglichen – Ablader um Instruktion angehen kann.

8. Im Übrigen schließt sich die Arbeitsgemeinschaft der Kritik an der Regelung zu den Mengenverträgen an. Zum einen ist die Definition überaus unbestimmt. Zum anderen ist noch nicht absehbar, welche Auswirkungen die weitgehende Freistellung solcher Verträge von den Abkommensvorschriften haben wird.

Zusammengefasst ist die Arbeitsgemeinschaft aus rechtstechnischer/gesetzgeberischer Sicht der Auffassung, dass die Rotterdam Regeln erhebliche Schwächen aufweisen. Bestünde die realistische Gelegenheit einer Verbesserung der Regeln, würde sich die Arbeitsgemeinschaft dafür aussprechen. Tatsächlich haben jedoch die Verhandlungen ein Stadium erreicht, in dem es realistischerweise nur darum gehen kann, dass Abkommen entweder zu unterstützen oder scheitern zu lassen. Bei dieser Alternative schließt sich die Arbeitsgemeinschaft der Auffassung an, dass die Vereinheitlichung der Rechtsmaterie als solcher einen eigenen Wert darstellt, den es zu fördern gilt, wenn absehbar ist, dass wirklich eine internationale Vereinheitlichung eintritt.

Die Arbeitsgemeinschaft empfiehlt dem Bundesministerium daher, mit der Zeichnung des Abkommens auf der Staatenkonferenz ein Zeichen für die internationale Rechtsvereinheitlichung zu setzen. Sie empfiehlt jedoch gleichermaßen, mit der Ratifizierung so lange zu warten, bis absehbar ist, dass nicht nur eine hinreichende Zahl, sondern insbesondere eine hinreichende Zahl maßgeblicher Handels- und Schifffahrtsnationen das Abkommen ratifiziert, so dass der gewünschte Vereinheitlichungseffekt auch wirklich eintritt. Unerwünscht wäre aus Sicht der Arbeitsgemeinschaft, wenn nur eine Minimumanzahl von Ratifikationen erfolgt, die das Übereinkommen in Kraft treten lassen, ohne wirklich zu einer Rechtsvereinheitlichung zu führen. Die Anpassung der deutschen Rechtslage an das Abkommen ohne dessen weltweite Durchsetzung wäre nach Auffassung der Arbeitsgemeinschaft kein Fortschritt für das deutsche Recht, sondern eher ein Rückschritt.