

Am Sandtorkai 2
20457 Hamburg

Telefon (040) 36 62 03/04

Telefax (040) 36 63 77

E-mail: info@zds-seehaefen.de

Internet: www.zds-seehaefen.de

27. März 2008

Kg/Al/III-3/120

**Stellungnahme
zu dem Entwurf eines Übereinkommens über Verträge
über die internationale Beförderung von Gütern
ganz oder teilweise auf See**

**(UNCITRAL Draft Convention on Contracts for
the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea)**

Einleitung

Unter dem Gesichtspunkt einer Fortführung der internationalen Vereinheitlichung der Rechtsregeln über den Seefrachtverkehr und den multimodalen Frachtverkehr ist es grundsätzlich zu begrüßen, dass im organisatorischen Rahmen der United Nation Commission on International Trade Law ein internationales Übereinkommen unter Einbeziehung aller wichtiger Wirtschaftsräume erarbeitet wird. Die Seeschifffahrt als direkter Kunde der Hafenwirtschaft ist ein internationales Handelsgeschäft, dem internationale Regelungsansätze aufgrund ihres wettbewerbsneutralen Charakters besser Rechnung tragen können, als regionale Gesetzesinitiativen.

Vor diesem Hintergrund erscheint uns aber beachtlich, dass derzeit die Haager-Visby-Regeln die vorherrschende rechtliche Basis für Verträge über die internationale Beförderung von Seefrachtgütern bilden. Diese Regeln sind praktisch bereits in allen wichtigen Wirtschaftsräumen der Welt anerkannt und schaffen dadurch eine entsprechende Wettbewerbsneutralität. Somit besteht bereits eine internationale Rechtsvereinheitlichung für den Seetransportsektor. Nach Ansicht des ZDS sind diese Regeln auch grundsätzlich als ausreichend zu erachten, da sie bis heute den Anforderungen einer internationalen Beförderung von Gütern auf See hinreichend gerecht werden. Allerdings sieht der ZDS aufgrund von verschiedenen Initiativen einiger Wirtschaftsräume – insbesondere der USA – die Güterbeförderung zur See durch eine Änderung des nationalen Rechts im Rahmen einer regionalen Initiative selbst zu regeln, den Bedarf, zur Wahrung der internationalen Rechtseinheit, die bisherige rechtliche Basis der Seegüterbeförderung in Form der Haager-Visby-Regeln erneut zu überarbeiten. Auch die grundsätzliche Einbeziehung des multimodalen Verkehrs in das einheitliche Regelungswerk scheint dem ZDS angemessen und unterstützenswert. Trotz

dieser rechtsvereinheitlichenden Wirkung ergeben sich aus Sicht der deutschen Seehafenbetriebe wesentliche Kritikpunkte an dem Entwurfstext.

Haftungsregelungen

Das Übereinkommen weitet seinen Anwendungsbereich über den seiner rechtlichen Vorgänger dahingehend aus, dass nicht nur der reine Seeverkehr von den neuen Rechtsstrukturen erfasst wird, sondern entsprechend der modernen Entwicklung der Transportlogistik auch die multimodale Beförderungsstrecke als vor- und nachgeschaltete Verkehre der Seeschifffahrt in die Normensystematik integriert werden.

Weiterhin führt der Entwurf des Übereinkommens eine neue Rechtsfigur der „Maritime Performing Party“ ein (Art. 20), die gesamtschuldnerisch neben dem Beförderer in derselben Weise wie dieser haftet. Diese „maritime ausführende Partei“, die ihre nähere Definition in Art. 1 Nr. 7 des Übereinkommensentwurfes findet, ist den rechtlichen Vorgängern des Gesetzentwurfs gänzlich unbekannt. Durch die Einführung des Art. 20 i.V.m. Art. 1 Nr. 7 werden sämtliche Hafenumschlagbetriebe in die Befördererhaftung gegenüber dem Ablader direkt einbezogen.

Diese Regelung wird vom ZDS ausdrücklich abgelehnt.

Eine Begründung zur Einführung der Rechtsfigur der „Maritime Performing Party“ lässt sich weder der deutschen Gesetzesbegründung zu dem Übereinkommensentwurf, noch den Unterlagen der Arbeitsgruppe der United Nations Commission International Trade Law entnehmen. Anscheinend bestand Einigkeit in dem Punkt, Hafenumschlagbetriebe der gleichen Haftung wie der eines Seebeförderers zu unterwerfen. Aus praktischer, rechtspolitischer, aber auch rechtstheoretischer Sicht gibt es hierfür unseres Erachtens jedoch keinen rechtfertigenden Grund.

Weder bedarf es derzeit einer Vereinheitlichung der Haftungsbedingungen für Hafenumschlagbetriebe auf internationaler Ebene, noch kann die Leistung von Hafenumschlagbetrieben mit der im Entwurfstext beschriebenen Leistung des Seebeförderers soweit gleichgestellt werden, dass die Hafenumschlagbetriebe der gleichen Haftungsregelung wie die Seebeförderer unterliegen. Innerhalb des Gesamttransportes von Seefrachtgütern gilt der Hafenumschlag als beförderungsnaher Nebenleistung, wobei zwischen dem Umschlagbetrieb und dem Verfrachter oder einem Ladungsbeteiligten ein eigener, vom Fracht- bzw. Beförderungsvertrag verschiedener Vertrag geschlossen wird. Die Vertragsparteien sind Transportprofis und Kaufleute, die voll umfänglich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen eines Hafenumschlags vertraut sind. Dem besonderen Schutz einer dieser Parteien bedarf es aus Überlegungen des Verbraucherschutzes oder ähnlicher Tendenzen nicht. Einer Haftungsverschärfung für Hafenumschlagbetriebe bedarf es vor diesem Hintergrund nicht.

Die eigentliche Leistung der Hafenumschlagbetriebe besteht in dem Ein- und Ausladen der Güter in das Seeschiff einerseits und landseitig in dem Ausladen aus den die Güter anliefernden Fahrzeugen (Lkw, Bahn, Binnenschiff) und in dem Einladen in das die Güter übernehmende Fahrzeug andererseits. Regelmäßig ist damit eine Zwischenlagerung in verschiedenster Ausprägung, teilweise bis hin zur Konfektionierung, verbunden. Darüber hinaus übernehmen die Umschlagbetriebe heute – ähnlich den Spediteuren – vielfältige so genannte Logistikaufgaben, wie etwa Verpackung (hier insbesondere Umverpackung in seefeste Verpackungen, Zusammenfassung in größere Transporteinheiten etc.), Sortieren, Verteilen, Auspacken von Containern, Mengen- und Qualitätskontrollen und auch Kennzeichnen von Gefahrgut. Zu den eigentlichen Umschlagstätigkeiten können in einigen Häfen auch das Stauen der Güter auf dem Seeschiff und – wenn nötig – die Befestigung der Ladung zur Sicherung gegen ladungs- und stabilitätsgefährdende Bewegungen bei Seegang gehören. Hinzu kommen oft administrative Tätigkeiten wie Verzollung, amtliche Beschau usw.. Die von den Seehafenumschlagbetrieben geleistete Arbeit ist somit wesentlich vielfältiger als die reine Transport- bzw. Beförderungsleistung des Beförderers auf der Seestrecke. Schon aus diesem Grund lassen sich die Haftungsprinzipien, die für einen Seebeförderer gelten, nur schwer auf Seehafenumschlagbetriebe vereinheitlichend übertragen. Jedenfalls ergibt sich auch in diesem Zusammenhang kein rechtfertigender Grund, Seehafenumschlagbetriebe den internationalen Haftungsregelungen eines Seebeförderers zu unterwerfen, indem sowohl die Haftungsregelungen als auch die Haftungshöchstbeträge diesen angeglichen und damit wesentlich verschärft werden.

Entsprechend erachtet der ZDS es als zwingend notwendig, Art. 20 insoweit ersatzlos aus dem Entwurfstext zu streichen, als die Haftung der Hafenumschlagbetriebe berührt wird.

Als Alternative sieht der ZDS die Integration einer klarstellenden Begriffsbestimmung in Art. 1 Nr. 7, welche die Hafenumschlagbetriebe aus der Definition der „maritimen ausführenden Partei“ vollständig ausschließt.

Haftungshöchstbeträge

Grundsätzlich zu begrüßen ist aus unserer Sicht, dass der Übereinkommensentwurf das Haftungsbegrenzungsprinzip der Haager-Visby-Regeln beibehält, welches eine Haftungsbegrenzung per Packung oder Einheit per kg vorsieht. Allerdings sieht der Übereinkommensentwurf die Anhebung der Haftungshöchstgrenzen auf 875 SZR je Stück oder Einheit und 3 SZR je kg vor. Damit überschreitet die Höhe der vorgeschlagenen Haftungsbegrenzung nicht nur die bisherige Höhe der Haager-Visby-Regeln, sondern auch die bisher in den Hamburg-Regeln niedergelegten ohnehin bereits höheren Haftungsgrenzen. Diese Haftungshöchstsummenerweiterung findet nach Ansicht des ZDS keine Rechtfertigung.

Zwar ist es verständlich, im Rahmen der Erarbeitung eines internationalen Regelungswerkes in einen Gesamtkompromiss – wie er in der Begründung der Bundesregierung bezeichnet wird – die Haftungshöchstbeträge zu integrieren. Dennoch ist weder in den Begründungen der Bundesregierung noch in den Begründungen der UNCITRAL-Arbeitsgruppe ein Hinweis darauf zu erkennen, dass die faktische Beförderung von Seegütern und die Entschädigung im Schadensfall bislang nicht ausreichend von den derzeit geltenden Haftungshöchstgrenzen gedeckt werden. Im Gegenteil, es lässt sich aus allen derzeit verfügbaren Daten entnehmen, dass die weit überwiegende Anzahl aller Schadensfälle innerhalb der bisherigen Höchstgrenzen der Haager-Visby-Regeln voll entschädigt werden konnten. Dies gilt umso mehr, als Hafenumschlagbetriebe den Haftungsregelungen des Beförderers unterworfen werden sollen. Für beim Hafenumschlag entstandene Güterschäden gelten gänzlich andere, niedrigere Haftungshöchstbeträge. Eine Rechtfertigung für eine Erhöhung dieser Haftungshöchstsummen findet sich weder aus praktischer noch aus rechtlicher bzw. rechtspolitischer Sicht. Alle Daten belegen, dass der weit überwiegende Teil der Schäden an Gütern im Hafenumschlag von den bisher geltenden Haftungssummen voll gedeckt wird. Entsprechend sieht der ZDS keine Rechtfertigung für eine Anhebung der Haftungshöchstbeträge.

Vor diesem Hintergrund lehnt der ZDS die Anhebung der Haftungshöchstbeträge auf ein Niveau, welches mit der Realität des Hafenumschlags und den dort entstehenden Güterschäden in keinem Verhältnis steht, ausdrücklich ab.

Schlussbemerkung

Von einer Integration der Hafenumschlagbetriebe in ein rechtliches Regelungswerk, welches die internationale Beförderung von Gütern auf See aus haftungsrechtlicher Sicht regelt, sollte nach Ansicht des ZDS unbedingt abgesehen werden.

Rechtsanwalt
Martin Kröger, LL.M. (Cape Town)