

STELLUNGNAHME

# Negotiable Multimodal Transport Documents

Entwurf eines Übereinkommens zu begebaren Beförderungsdokumenten für Multimodaltransporte vom 12. September 2022

## Inhalt

1	Einleitung.....	2
2	Ausstellung des Dokuments nach Vereinbarung.....	2
3	Kein Eingriff in bestehende internationale Haftungsregelungen.....	2
4	Unstimmigkeiten zwischen dem begebaren Dokument und dem Beförderungsdokument .....	3
5	Elektronische Ausgestaltung.....	4



Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft e. V.  
Wilhelmstraße 43 / 43 G, 10117 Berlin  
Postfach 08 02 64, D - 10002 Berlin  
Telefon: +49 30 2020-5000 · Telefax: +49 30 2020-6000  
Lobbyregister-Nr. R000774

Ansprechpartner  
Gruppe Transport

E-Mail  
S1@gdv.de

Rue du Champ de Mars 23, B - 1050 Brüssel  
Telefon: +32 2 28247-30 · Telefax: +49 30 2020-6140  
ID-Nummer 6437280268-55  
www.gdv.de

## 1 Einleitung

Der Verband nimmt Stellung zu dem Entwurf eines Übereinkommens zu begebbareren Beförderungsdokumenten für Multimodalbeförderungen. Das Übereinkommen soll es den Parteien eines Vertrags über die internationale Güterbeförderung ermöglichen, ein Dokument mit Traditionsfunktion, d.h. mit dem das Eigentum an den Gütern während der Reise rechtswirksam übertragen werden kann, unabhängig von den verwendeten Beförderungsmitteln auszustellen ("negotiable cargo document"). Diese Möglichkeit ist bislang auf das See-Konnossement beschränkt, was allerdings immer eine Beförderung mit dem Seeschiff verlangt. Für Beförderungen ohne Seestrecke fehlt die Möglichkeit ein (Multimodal-)Beförderungsdokument mit Traditionsfunktion versehen zu können. Durch das Übereinkommen sollen nun auch Dokumente zu solchen Beförderungen um eine Traditionsfunktion ergänzt werden. Der Verband begrüßt, dass die bisherige Lücke geschlossen und mit dem Übereinkommen ein verlässlicher internationaler Rechtsrahmen geschaffen werden soll.

## 2 Ausstellung des Dokuments nach Vereinbarung

Es ist begrüßenswert, dass mit dem vorgesehenen Instrument nicht jedes (Multimodal-)Beförderungsdokument zwingend mit Traditionswirkung versehen wird. Vielmehr bedarf es gemäß Artikel 3 der Vereinbarung der Parteien des Vertrages über die internationale Güterbeförderung, dass ein „negotiable cargo document“ ausgestellt wird. Diese Vorgehensweise deckt zum einen den Bedarf nach Papieren mit Traditionsfunktion, etwa beim schwimmenden Verkauf von Gütern und beim Akkreditivgeschäft, erkennt aber zum anderen an, dass nicht in jedem Fall ein (Multimodal-)Beförderungsdokument begebbar ausgestaltet sein muss.

## 3 Kein Eingriff in bestehende internationale Haftungsregelungen

Der Verband unterstützt die bisherige Prämisse der Arbeiten an dem Übereinkommen, dass die bestehenden nationalen und internationalen Haftungsregeln für Frachtführer bzw. Spediteure durch die Ausstellung des „negotiable cargo document“ nicht berührt werden. Andernfalls würde unnötig die bisherige Bewertung von Haftungsansprüchen erschwert werden.

Insbesondere für Verkehrshaftungsversicherer sind verlässliche Haftungsregeln von wesentlicher Bedeutung, da durch sie das Risiko der Inanspruchnahme des versicherten Frachtführers dem Grunde und der Höhe nach bestimmt wird. So kann u.a. die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers nach Maßgabe des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen

Straßengüterverkehr (CMR), des Übereinkommens über den internationalen Eisenbahnverkehr (Anhang B – COTIF, aktuelle Fassung) und der einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), des Montrealer Übereinkommens (MÜ) vom 28.5.1999, der Bestimmungen eines FIATA Combined Bill of Lading (FBL) in der von der FIATA verabschiedeten Form versichert sein (siehe etwa Ziffer 3 DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011)).

Für Warentransportversicherer sind verlässliche Haftungsregelungen für den Fall des Regresses gegen den Frachtführer bzw. Spediteur von Bedeutung. Leistet der Warentransportversicherer Schadensersatz an den Versicherungsnehmer, so gehen etwaige Ansprüche auf Schadensersatz des Versicherungsnehmers gegen Dritte auf den Warentransportversicherer über (siehe etwa Ziffer 23.1 DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 (DTV-Güter 2000/2011)). Solche Ansprüche gegen Dritte wären durch den Warentransportversicherer weniger verlässlich geltend zu machen, wenn sie von Regelungen außerhalb der eigentlichen Haftungsgrundlage beeinflusst wären.

In diesem Zusammenhang sieht der Verband die vorgesehene Regelung in Artikel 1 Absatz 3 kritisch. Danach sind Änderungen der Rechte und Pflichten sowie der Haftung nach internationalen Übereinkommen oder nationalem Recht durch das Übereinkommen dann erlaubt, wenn dies ausdrücklich im Übereinkommen geregelt ist. Damit wäre das richtige Ziel des Übereinkommens, dass bestehende nationale und internationale Haftungsregelungen unberührt bleiben sollen, nicht hinreichend umgesetzt. Soweit an dieser Regelung festgehalten werden soll, dann könnte zur Klarstellung in dem Übereinkommen ergänzend aufgenommen werden, dass diese Erlaubnis nicht für die Haftung des Frachtführers für Verlust oder Beschädigung von Gütern sowie für verspätete Lieferung gilt.

#### **4 Unstimmigkeiten zwischen dem begebaren Dokument und dem Beförderungsdokument**

Der Verband weist darauf hin, dass nach Artikel 3 Absatz 2 (a) das begebare Dokument als separates Dokument zusätzlich zum Beförderungsdokument ausgestellt werden kann. Es fehlt aber in dem Übereinkommen an Vorkehrungen für den Fall von Unstimmigkeiten zwischen den Angaben im begebaren Dokument und den Angaben im Beförderungsdokument. Dadurch verbleibt eine gewisse Unsicherheit, wie solche Fälle aufgelöst werden sollen. Um dieser Lücke abzuweichen, könnte z.B. die Bevorzugung des Beförderungsdokuments vorgesehen werden. Solche Vorkehrungen dürfte die Verlässlichkeit bei der Abwicklung von Geschäftsvorfällen unter Einsatz beider Dokumente erhöhen.

## 5 Elektronische Ausgestaltung

Der Verband begrüßt, dass das Übereinkommen eine elektronische Ausgestaltung des „negotiable cargo document“ ermöglicht. Artikel 5 Absatz 1 sieht vor, dass eine elektronische Aufzeichnung erstellt werden kann. Damit wird dem Erfordernis nach elektronischer Abwicklung von Geschäftsvorgängen Rechnung getragen. Es werden dadurch auf zeitgemäße Weise moderne Ausprägungen von Lieferketten- und Logistikmodellen unterstützt. Sinnvoll ist, dass die Ausgestaltung der elektronischen Aufzeichnung dem Ansatz des UNCITRAL Model Law on Electronic Transferable Records (MLETR) folgt. Dadurch wird das „negotiable electronic cargo record“ ähnlich anderen elektronischen Aufzeichnungen (etwa elektronische Aufzeichnung eines Beförderungsdokuments) ausgestaltet.

Berlin, den 21.12.2022