

Anlass nehmen, genauer hinzusehen. Auch kann es vorkommen, dass verschiedene Behörden zu unterschiedlichen Einschätzungen kommen. Für Unternehmen, die im Außenhandel tätig sind, ist dies ein unhaltbarer Zustand. Sie benötigen Rechtssicherheit über die konkrete Warenlieferung hinaus, weil nur so Anreize für Investitionen geschaffen werden. Es muss daher auch für gesetzliche Verbotstatbestände die Möglichkeit geben – ähnlich der verbindlichen Zolltarifauskunft oder der Auskunft zur Güterliste –, eine verbindliche Auskunft darüber zu erhalten, ob ein bestimmter Typ einer Transaktion, etwa die Abwicklung eines Altvertrags, möglich ist oder nicht. Hierfür kann auf den **Auskunftsanspruch nach § 89 Abs. 2 AO** zurückgegriffen werden. Da das Entstehen von Zoll und EUSt von der Einfuhrfähigkeit einer Ware abhängt, handelt es sich bei der Anwendbarkeit von Verboten und Beschränkungen um eine „steuerliche Beurteilung“ i.S.v. § 89 Abs. 2 AO. Hinsichtlich des hier in Rede stehenden Importverbots haben die Zollbehörden dessen Anwendbarkeit in eigener Zuständigkeit zu prüfen. Solange von dieser Auskunftsmöglichkeit kein Gebrauch gemacht wird, müssen die Gerichte für Rechtssicherheit sorgen. Ob die vom FG Hamburg vorgenommene Auslegung der Altvertragsklausel Bestand haben wird, wird sich erst im Hauptsacheverfahren entscheiden, da der Einführer es vorgezogen hat, die zugelassene Beschwerde nicht einzulegen.

Quellen und weiterführende Hinweise

- FG Hamburg, Beschluss vom 1.3.2017, 4 V 23/17, juris
- LG Hamburg, Urteil vom 3.7.2014, 311 O 71/13, juris
- Landry, Exportkontrolle und Terrorismusbekämpfung: Auswirkungen auf privatrechtliche Verträge, in: Schulte-Nölke/Genzow/Grunewald [Hrsg.], Zwischen Vertragsfreiheit und Verbraucherschutz. Festschrift für Friedrich Graf von Westphalen, 2010, S. 453
- Olgemöller, Steuerplanung und verbindliche Auskunft, AG2014, 393



Rechtswahl im internationalen Gütertransport

Welches Recht gilt in internationalen Transportverträgen?



Von Rechtsanwalt Prof. Dr. Christoph Graf von Bernstorff, Ahlers & Vogel Bremen
Internationale Beförderungsverträge über Güter haben in Art. 5 der EG-Verordnung über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (ROM-I-VO) eine besondere Regelung erhalten. Hier geht es um einen um ein eindeutig gewähltes Recht, zum anderen aber auch darum, nach welchem Recht sich der Beförderungsvertrag bestimmt, wenn eine eindeutige Rechtswahl fehlt.

Der Beitrag führt in diese Thematik ein.

INHALT

- Das im internationalen Transport geltende Recht
 - Freie Rechtswahl
 - Fehlende Rechtswahl
- Güterbeförderung
 - Rahmenverträge
 - Speditionsverträge
- Die Rechtswahl im Einzelnen
 - Absender/Beförderer
 - Übernahmeort/Ablieferungsort
- Abweichende Rechtspraxis – je nach Transportart
 - Straßentransport

Das im internationalen Transport geltende Recht

Freie Rechtswahl

Grundsätzlich gilt nach Art. 3 ROM-I-VO auch im Transportrecht der Grundsatz der freien Rechtswahl. Diese Vorschrift sagt in Art. 3 Abs. 1 ROM-I-VO: „Der Vertrag unterliegt dem von den Parteien gewählten Recht. Die Rechtswahl muss ausdrücklich erfolgen oder sich eindeutig aus den Bestimmungen des Vertrags oder aus den Umständen des Falles ergeben. Die Parteien können die Rechtswahl für ihren ganzen Vertrag oder nur für einen Teil desselben treffen“.

Die Rechtswahl bezieht sich bei Güterbeförderungsverträgen nur auf die Wahl eines nationalen (also staatlichen) Rechts, das für den Beförderungsver-

trag gelten soll. Eine Vereinbarung über nichtstaatliche Regeln (etwa die Hague-Visby-Rules oder Hamburg Rules) wird mit der „Rechtswahl“ also nicht getroffen. Das gilt damit vor allem für die Anwendung der so genannten Paramount-Klauseln, die einen Verweis in Konnossementen zur Geltung

- entweder der Haager Regeln gemäß Gesetzgebung des Verschiffungslandes des Gutes,
- oder der Haager Regeln gemäß Gesetzgebung des Bestimmungslandes des Gutes
- oder der Haager Regeln in Originalfassung des Internationalen Übereinkommens 1924 enthalten.
- Sollen die Hague-Visby Rules von 1968 zur Anwendung gelangen, wird statt der älteren Paramount Klausel die neuere Hague-Visby Paramount Clause im Konnossement aufgenommen.

Fehlende Rechtswahl

Wenn eine Rechtswahlvereinbarung zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer des Warentransportvertrages aber fehlt, ist für das Transportrecht ausdrücklich eine Sondervorschrift geschaffen worden, die in Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO folgende Bestimmungen enthält:

„Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern keine Rechtswahl nach Artikel 3 ROM-I-VO getroffen haben, ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in die-

sem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsorts anzuwenden“.

Dabei folgt Art. 5 ROM-I-VO dem Grundsatz der engsten Anbindung, indem das nationale Recht des Staates zur Anwendung kommen soll, in dem der transportrechtliche Sachverhalt seinen Schwerpunkt hat (center of gravity). Art. 5 ROM-I-VO hat dabei mehrere (kumulative) Anknüpfungspunkte:

- Zunächst ist der gewöhnliche Aufenthalt des Beförderers ein Indiz für das geltende nationale Recht. Da bei internationalen Gütertransporten der „gewöhnliche Aufenthalt“ eines Beförderers nicht immer sicher mit einem einzigen Staat in Verbindung gebracht werden kann, ist das Merkmal des „gewöhnlichen Aufenthalts“ allein oft nicht ausreichend, um herauszufinden, welches Recht für den Beförderungsvertrag (gemäß Art. 5 ROM-I-VO) gelten soll.
- Subsidiär knüpft Art. 5 Abs. 1 Satz 2 (im Gütertransport) an den Ablieferungsort an.
- Führt auch dies nicht zur Feststellung des für den Gütertransportvertrag geltenden Rechts, folgt die Prüfung der „engsten Verbindung“ des Gütertransports im Sinne des Art. 5 Abs. 3 ROM-I-VO.

Das auf einen internationalen Beförderungsvertrag von Gütern anzuwendende Recht	
Nationale Beförderung	§§ 407 bis 475h HGB §§ 476 bis 905 (Seetransport)
Internationale Beförderung von Waren	Freie Rechtswahl Auftraggeber und Auftragnehmer des Beförderungsvertrages können frei bestimmen, welches (nationale) Recht für ihren Transportvertrag gelten soll. Dies ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 Rom-I-VO. Fehlende Rechtswahl Fehlt eine Rechtswahl nach Art. 3 Rom-I-VO,

Das auf einen internationalen Beförderungsvertrag von Gütern anzuwendende Recht

bestimmt sich das für den Beförderungsvertrag geltende Recht nach Art. 5 ROM-I-VO wie folgt: Anknüpfung nach Art. 5 Abs. 1 Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO: Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die <i>Beförderung von Gütern</i> keine Rechtswahl nach Artikel 3 ROM-I-VO getroffen haben, ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat <i>auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort</i> oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien <i>vereinbarten Ablieferungsorts</i> anzuwenden. Anknüpfung nach Art. 5 Abs. 3 Art. 5 Abs. 3 ROM-I-VO: Ergibt sich aus der Gesamtheit der Umstände, dass der Vertrag im Falle fehlender Rechtswahl eine offensichtlich engere Verbindung zu einem anderen als dem nach Absatz 1 oder 2 bestimmten Staat aufweist, so ist das Recht dieses anderen Staates anzuwenden.
--

Auftraggeber und Auftragnehmer des Beförderungsvertrages können frei bestimmen, welches (nationale) Recht für ihren Transportvertrag gelten soll. Dies ergibt sich aus Art. 3 Abs. 1 Rom-I-VO.

Fehlt eine Rechtswahl nach Art. 3 Rom-I-VO, bestimmt sich das für den Beförderungsvertrag geltende Recht nach Art. 5 ROM-I-VO wie folgt:

- Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO: Soweit die Parteien in Bezug auf einen Vertrag über die Beförderung von Gütern keine Rechtswahl nach Artikel 3 ROM-I-VO getroffen haben, ist das Recht des Staates anzuwenden, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort oder der Ablieferungsort oder der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet. Sind diese Voraussetzungen nicht erfüllt, so ist das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsorts anzuwenden.
- Art. 5 Abs. 3 ROM-I-VO: Ergibt sich aus der Gesamtheit der Umstände, dass der Vertrag im Falle fehlender Rechtswahl eine offensichtlich engere Verbindung zu einem anderen als dem nach Absatz 1 oder 2 bestimmten Staat aufweist, so ist das Recht dieses anderen Staates anzuwenden.

Die Norm des Art. 5 ROM-I-VO gilt für alle Beförderungsverträge mit Auslandsbezug, und zwar unabhängig davon, ob sie die Beförderung von Gütern (Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO) oder von Personen (Art. 5 Abs. 2 ROM-I-VO) zum Gegenstand haben. Für das Transportrecht gelten damit Abweichungen vom Prinzip der freien Rechtswahl (Art. 3 ROM-I-VO) sowie der allgemeinen Anknüpfung des zur Anwendung gelangenden Rechts nach Art. 4 ROM-I-VO (mangels Rechtswahl anzuwendendes Recht).

Der Verkehrssektor ist in der EU vor allem durch Art. 90 bis 100 AEUV (Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, Titel VI: Der Verkehr) reguliert. Der europäische Gesetzgeber hat eine Vielzahl von Verordnungen erlassen, die Beförderungsverträge erfassen und mithin in das Transportrecht eingreifen. Kommen diese Verordnungen im konkreten Beförderungsfall zur Anwendung und enthalten sie Bestimmungen zum geltenden Recht, gehen diese Vorschriften dem Art. 5 ROM-I-VO vor.

Güterbeförderung

Die ROM-I-VO unterscheidet in ihrem Art. 5 „Güter Beförderungsverträge“ von „Personen“-Beförderungsverträgen. Güterbeförderungsverträge sind alle Verträge, die in der Hauptsache der Be-

förderung von Gütern dienen. Erwägungsgrund 22 dieser Verordnung verweist hinsichtlich der Legaldefinition des Begriffs „Güterbeförderung“ auf das ältere EWG-Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (80/934 EWG) vom 19.6.1980 (nachfolgend „EVÜ“ abgekürzt). Beide Normen umfassen Charterverträge.

Erwägungsgrund 22 der ROM-I-VO definiert daher wie folgt: „In Bezug auf die Auslegung von „Güterbeförderungsverträgen“ ist keine inhaltliche Abweichung von Artikel 4 Absatz 4 Satz 3 des Übereinkommens von Rom (EVÜ) beabsichtigt. Folglich sollten als Güterbeförderungsverträge auch Charterverträge für eine einzige Reise und andere Verträge gelten, die in der Hauptsache der Güterbeförderung dienen. Für die Zwecke dieser Verordnung sollten der Begriff „Absender“ eine Person bezeichnen, die mit dem Beförderer einen Beförderungsvertrag abschließt, und der Begriff „Beförderer“ die Vertragspartei, die sich zur Beförderung der Güter verpflichtet, unabhängig davon, ob sie die Beförderung selbst durchführt“. Hiernach ist zu unterscheiden:

- Güterbeförderungsverträge im Sinne des Art. 5 ROM-I-VO sind Stückgutfrachtverträge über eine vereinbarte Beförderungsleistung einzelner Ladungsgüter (Partien) und Mengenverträge (Füll- oder Schüttgut).
- Die in Art. 5 ROM-I-VO ebenfalls erfassten „Charterverträge“ beinhalten einen Vertrag mit Zur-Verfügung-Stellung z.B. von Schiffsraum zum Transport von Gütern (Raumfrachtvertrag/Chartervertrag), gegebenenfalls für eine oder mehrere Reisen (Reisecharter/Voyage Charter), möglicherweise mit Überlassung des Schiffsladeraums nur für einen bestimmten Zeitraum (Zeitcharter/Time Charter) oder mit Zur-Verfügung-Stellung eines bestimmten Containerstellplatzes (Slot Charterparty).

Bei Zeitcharter oder Slot Charter kann es fraglich sein, ob diese hauptsächlich der Güterbeförderung dienen oder lediglich eine Überlassung von Stau- oder Lagerraum darstellen. Der EuGH hat sich in einer grundlegenden Entschei-

dung vom 6.10.2009 (C-133/08, *Intercontainer Interfrigo*) mit Charterverträgen befasst und klargestellt, dass alle Charterverträge von Art. 4 EVÜ (nun Art. 5 ROM-I-VO) erfasst werden, solange es bei ihnen nicht nur um die Überlassung des Beförderungsmittels an sich geht. Die Beförderung von Gütern muss daher maßgeblicher Inhalt der geschuldeten Charterleistung sein.

Rahmenverträge

Keine Güterbeförderung im Sinne des Art. 5 ROM-I-VO wird in Rahmenverträgen vereinbart, die lediglich (wie Allgemeine Geschäftsbedingungen) nur grundlegende Vereinbarungen enthalten, aber keine konkrete Beförderungspflicht festlegen.

Speditionsverträge

Beim Speditionsvertrag verpflichtet sich der Spediteur, dass Güter des Versenders durch Dritte befördert werden. Auch hierzu hat der EuGH in einem grundlegenden Urteil vom 23.10.2014 (C-305/13, *Haeger*) festgestellt, dass es stets um die eigentliche Beförderung des Gutes als hauptsächlicher Vertragsgegenstand gehen muss, damit eine „Beförderung“ im Sinne des Art. 5 ROM-I-VO vorliegt. Im konkreten Fall wird daher danach zu differenzieren sein, ob der Spediteur sich zur Durchführung des Transports verpflichtet oder ob er die Beförderung nur als Geschäftsbesorgung organisiert. Daher kann in den Fällen der §§ 458 bis 460 HGB (Selbsteintritt, Spedition zu festen Kosten und Sammelladung), in denen der Spediteur hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters hat, als Güterbeförderungsvertrag eingestuft werden.

Die Rechtswahl im Einzelnen

Güterbeförderungsverträge unterliegen *in ihrer Gesamtheit* einem gewählten Recht. Selbst, wenn eine einheitlich geschuldete Beförderungsleistung in verschiedene Leistungsabschnitte unterteilt wird, bilden die einzelnen Abschnitte der Beförderung (Verladen, Befördern, Entladen, Abliefern ...) einen einheitlichen Transportvorgang. Dies gilt auch, wenn das Transportgut mit mehreren gleichartigen Beförderungsmitteln über Teilstrecken transportiert wird, oder beim Multimodal-

vertrag, bei der der Transport durch mindestens zwei verschiedene Transportmittel aufgrund eines einheitlichen Frachtvertrages von einem Gesamtbeförderer übernommen wird.

Absender/Beförderer

Art. 5 Abs. 1 Satz 1 ROM-I-VO knüpft an den „gewöhnlichen Aufenthalt des Beförderers“ an. Nach dem (oben bereits zitierten) Erwägungsgrund 22 der ROM-I-VO ist

- „Absender“ derjenige, der mit dem Beförderer einen Beförderungsvertrag abschließt (also immer der Vertragspartner des Beförderers, bei der Seefracht also immer nur der Befrachter, nicht aber der Ablader),
- während der „Beförderer“ derjenige ist, der sich zur Beförderung verpflichtet. Setzt der Beförderer einen Subunternehmer ein, ändert dies nichts an seiner Rolle. Wird für den Beförderer ein Spediteur tätig, kommt es nach der jüngeren Rechtsprechung des EuGH im *Haeger*-Urteil darauf an, ob der Spediteur sich selbst zur Durchführung des Transports verpflichtet oder ob er die Beförderung nur als Geschäftsbesorgung organisiert.

Übernahmeort/Ablieferungsort

Art. 5 Abs. 1 ROM-I-VO verlangt für die Anknüpfung des geltenden Rechts weiterhin, dass sich im Aufenthaltsland des Beförderers auch der Übernahme- und der Ablieferungsort befinden muss.

- Übernahmeort: Unter Übernahmeort (place of receipt) ist der vertraglich vorgesehene Ausgangsort des Transports zu verstehen, womit der Platz gemeint ist, an dem der Verfrachter die zum Transport bestimmten Güter in seine Obhut nimmt.
- Ablieferungsort: Unter Ablieferungsort (place of delivery) ist der vertraglich vereinbarte Bestimmungsort des Transportgutes zu verstehen. Sind vertraglich mehrere Ablieferungsorte vorgesehen, kann kein Ablieferungsort im Sinne des Art. 5 Abs. 1 Satz 1 ROM-I-VO bestimmt werden. Hier kann nur helfen, wenn ein „vereinbarter Ablieferungsort“ nach Art. 5 Abs. 1 Satz 2 RIOM-I-VO vorliegt.

Abweichende Rechtspraxis – je nach Transportart

Art. 5 ROM-I-VO nennt nur den „Gütertransport“ und unterscheidet innerhalb der Norm nicht weiter nach Transportarten. Im internationalen Markt spielen allerdings weitere Abkommen eine wichtige Rolle, und diese Abkommen nehmen auf unterschiedliche Transportarten Bezug, wie etwa das CMR auf den Straßen- und die Haager Regeln/Hague-Visby-Rules für den Seetransport. Sie haben als Spezialregelungen Vorrang vor der ROM-I-VO.

Hierzu besagt Art. 25 Abs. 1 ROM-I-VO: „Diese Verordnung berührt nicht die Anwendung der internationalen Übereinkommen, denen ein oder mehrere Mitgliedstaaten zum Zeitpunkt der Annahme dieser Verordnung angehören und die Kollisionsnormen für vertragliche Schuldverhältnisse enthalten“.

Im internationalen Transportrecht gibt es also eine Trennung zwischen den Transportarten, die dann wiederum eine jeweils eigene Normierung in (international anwendbaren) Regelwerken finden. So sind bei grenzüberschreitenden Transporten folgende Regelwerke heranzuziehen:

Straßentransport

Im Straßentransport ist das „Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (CMR) von Bedeutung. Es gilt für den entgeltlichen Güterbeförderungsverkehr durch Kraftfahrzeuge auf der Straße, wenn die vertraglichen Übernahme- und Ablieferungsorte des Transportgutes in verschiedenen Staaten liegen und mindestens einer dieser Staaten Vertragsstaat des CMR ist, Art. 1 Abs. 1 Satz 1 CMR. Auf die tatsächlichen Übernahme- oder Ablieferungsorte kommt es nicht an.

Speditionsverträge unterliegen ebenfalls dem CMR, wenn der Spediteur wie ein Frachtführer anzusehen ist (dies in den Fällen der §§ 458 bis 460 HGB: Selbsteintritt, Spedition zu festen Kosten und Sammelladung).

Da das CMR internationales Einheitsrecht ist, geht es – nach Art. 25 ROM-I-VO – der ROM-I-VO vor. Die Regelungen des CMR sind zwingend und können auch nicht durch Rechtswahl abbedungen werden. Dies folgt aus Art. 41 Abs. 1 CMR: „Unbeschadet der Bestimmungen des Artikels 40 CMR ist jede Vereinbarung, die unmittelbar oder

mittelbar von den Bestimmungen dieses Übereinkommens abweicht, nichtig und ohne Rechtswirkung. Die Nichtigkeit solcher Vereinbarungen hat nicht die Nichtigkeit der übrigen Vertragsbestimmungen zur Folge“.

Das CMR regelt die Form und den Inhalt von Transportdokumenten (Art. 4 ff. CMR) und die Haftung des Frachtführers für Schäden, Verlust und Verzug beim Transport, Art. 17 ff. CMR. Für weitere Tatbestände im Straßentransport enthält das CMR Hinweise auf das dann anzuwendende Recht:

Unterschrift auf dem Frachtbrief, Art. 5 Abs. 1 CMR: „Der Frachtbrief wird in drei Originalausfertigungen ausgestellt, die vom Absender und vom Frachtführer unterzeichnet werden. Die Unterschriften können gedruckt oder durch den Stempel des Absenders oder des Frachtführers ersetzt werden, wenn dies nach dem Recht des Staates, in dem der Frachtbrief ausgestellt wird, zulässig ist“.

Notverkauf, Art. 16 Abs. 4 und 5 CMR: „Wird das Gut auf Grund der Bestimmungen dieses Artikels verkauft, so ist der Erlös nach Abzug der auf dem Gut lastenden Kosten dem Verfügungs-

Straßentransport	CMR	Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßenverkehr (aus dem Jahr 1956, geändert am 5.7.1978, CMR = Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) gilt europaweit, also über die EU hinaus und ist nach Art 41 CMR zwingendes Recht, darf also nicht durch Vereinbarung ausgeschlossen werden.
Lufttransport	WA	Warschauer Abkommen (von 1929 und zugehörige Erweiterungen, derzeit 138 Vertragsstaaten)
	MÜ	Montrealer Übereinkommen, seit 4.11.2003 in Kraft, gilt u.a. für die EU-Staaten (insgesamt über 80 Vertragsstaaten weltweit). Es regelt die Haftungsvereinheitlichung bei Luftfracht, Reisegepäck und der Passagierbeförderung.
Eisenbahntransport	COTIF	Berner „Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr“ von 1980 (convention relative aux transports internationaux ferroviaires), geändert durch „Protokoll 1999“, das am 1.7.2006 in Kraft trat und europaweit gilt. Es regelt alle Fragen des Eisenbahntransports und wird durch Anhänge A bis G ergänzt. <i>Anhang B</i> ist „CIM“.
	CIM	Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (convention internationale concernant le transport de marchandises par chemin de fer)
Schiffstransport (Binnenschiff)	CMNI	Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt, von Deutschland erst zum 1.11.2007 ratifiziert, anwendbar z.B. für die Beförderung auf der Donau, Elbe oder dem Rhein (convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure).
Schiffstransport (Seeschiff)	div. Regeln	Hamburg Rules, Haager Regeln, Hague-Visby Rules

berechtigten zur Verfügung zu stellen. Wenn diese Kosten höher sind als der Erlös, kann der Frachtführer den Unterschied beanspruchen. Art und Weise des Verkaufes bestimmen sich nach den Gesetzen oder Gebräuchen des Ortes, an dem sich das Gut befindet.

Verfügung über wiedergefundenes Gut, Art. 20 Abs. 2 und 4 CMR: „(2) Der Verfügungsberechtigte kann bei Empfang der Entschädigung für das verlorene Gut schriftlich verlangen, dass er sofort benachrichtigt wird, wenn das Gut binnen einem Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden wird. Dieses Verlangen ist ihm schriftlich zu bestätigen. – (4) Wird das in Absatz 2 bezeichnete Verlangen nicht gestellt oder ist keine Anweisung in der in Absatz 3 bestimmten Frist von dreißig Tagen erteilt worden oder wird das Gut später als ein Jahr nach Zahlung der Entschädigung wieder aufgefunden, so kann der Frachtführer über das Gut nach dem Recht des Ortes verfügen, an dem es sich befindet.“

Vorsatz und Verschulden, Art. 29 Abs. 1 CMR: „Der Frachtführer kann sich auf die Bestimmungen dieses Kapitels, die seine Haftung ausschließen oder begrenzen oder die Beweislast umkehren, nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder durch ein ihm zur Last fallendes Verschulden verursacht hat, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht.“

Verjährung, Art. 32 Abs. 1 und 3 CMR (Auszug): „Ansprüche aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung verjähren in einem Jahr. Bei Vorsatz oder bei einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, beträgt die Verjährungsfrist jedoch drei Jahre. ... Unbeschadet der Bestimmungen des Absatzes 2 gilt für die Hemmung der Verjährung das Recht des angerufenen Gerichtes.“

(See-)Schiffstransport

Im Seeschiffstransport sind mehrere internationale Abkommen zu beachten:

- -die Haager Regeln (von 1924),
- -die Hague-Visby-Rules von 1968,
- die Hamburg Rules (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 31.3.1978 (Hamburg), in Kraft seit dem 1.11.1992

mit derzeit (Stand Anfang 2017) 34 Unterzeichnerstaaten: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html)

- und zuletzt die Rotterdam Rules (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, New York 2008 (“the “Rotterdam Rules”). Von den für ein Inkrafttreten erforderlichen 20 Ratifikationen liegen erst 3 vor (Stand Anfang 2017: Kongo, Spanien und Togo). (http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html).

Die ersten drei bereits in Kraft befindlichen Abkommen befassen sich u.a. mit der Haftung für nautisches Verschulden, mit der Festlegung von Haftungshöchstsummen u.a. Deutschland hat nur die beiden ersten Abkommen von 1924 und 1968 ratifiziert und, anstelle der Ratifikation auch der Hamburg Rules, das deutsche Seehandelsrecht umfassend reformiert, wie es seit 25.4.2013 in den neuen §§ 476 bis 905 HGB nachlesbar ist.

Die neuen HGB-Vorschriften folgen weitgehend den Hague-Visby-Rules, weichen aber auch manchmal ab. So legt beispielsweise die in 2013 neu in Kraft getretene Vorschrift des § 449 HGB fest, dass Haftungsregeln durch AGB abbedungen werden können (vgl. § 449 Abs. 2 Satz 2 HGB). Für den Anwendungsbereich zwingender gesetzlicher Bestimmungen über Konnossemente wurde zum 20.4.2013 auch Art. 6 EGHGB erneuert und enthält Kollisionsnormen, die das deutsche Konnossementsrecht an die Haager Regeln/Hague-Visby-Rules anpasst.

Impressum

AW-Prax – Außenwirtschaftliche Praxis

Zeitschrift für Außenwirtschaft in Recht und Praxis – herausgegeben in Verbindung mit dem Europäischen Forum für Außenwirtschaft, Verbrauchsteuern und Zoll e.V. (EFA)

Redaktion im Verlag

Ella Maybusch
Telefon: 02 21/9 76 68-116
ella.maybusch@bundesanzeiger.de

Verantwortlich für den Inhalt

Uwe Mähren, Köln

Manuskripte

Manuskripte sind an die Redaktion im Verlag zu senden. Für unverlangt eingesandte Manuskripte kann keine Haftung übernommen werden. Der Verlag behält sich das Recht zur redaktionellen Bearbeitung der angenommenen Manuskripte vor.

Erscheinungsweise

monatlich; jeweils zum 15. des Monats

Bezugspreise/Bestellungen/Kündigungen

Einzelheft € 25,40 inkl. MwSt. inkl. Versandkosten (Inland 0,90 € pro Ausgabe/Ausland 3,30 € pro Ausgabe) Der Jahresabopreis Print beträgt € 286,00 (€ 267,29 netto) inkl. Versandkosten (Inland 0,90 € pro Ausgabe/Ausland 3,30 € pro Ausgabe). Die Zeitschrift ist auch als Online-Ausgabe inkl. Archiv u. App für € 333,00 (€ 279,83 netto) erhältlich. Bestellungen über jede Buchhandlung oder beim Verlag. Der Bezugszeitraum beträgt jeweils 12 Monate. Kündigungen müssen schriftlich erfolgen und spätestens am 15. des Vormonats, in dem das Abonnement endet, beim Verlag eingegangen sein.

Verlag: Bundesanzeiger Verlag GmbH

Postfach 10 05 34, 50445 Köln
Geschäftsführung: Dr. Matthias Schulenberg

Abo-Service

Gerburg Brandt/Isa Güleriyüz
Telefon: 02 21/9 76 68-173 und 357
Telefax: 02 21/9 76 68-232
E-Mail: aussenwirtschaft@bundesanzeiger.de

Vertrieb in Österreich

Verlag Kitzler Ges.m.b.H.
1010 Wien, Uraniastraße 4
Telefon: 00 43/(0)1/7 13 53 34-0
Telefax: 00 43/(0)1/7 13 53 34-85
E-Mail: office@kitzler-verlag.at

Aboverwaltung für Österreich

Sabrina Wosmek
Telefon: 00 43/(0)1/7 13 53 34-14
Telefax: 00 43/(0)1/7 13 53 34-22
E-Mail: sabrina.wosmek@kitzler-verlag.at

Urheber- und Verlagsrechte

Alle in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Jegliche Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes ist ohne Zustimmung des Verlages unzulässig und strafbar. Mit der Annahme des Manuskriptes zur Veröffentlichung überträgt der Autor dem Verlag das ausschließliche Vervielfältigungsrecht bis zum Ablauf des Urheberrechts. Das Nutzungsrecht umfasst auch die Befugnis zur Einspeicherung in eine Datenbank sowie das Recht zur weiteren Vervielfältigung zu gewerblichen Zwecken, insbesondere im Wege elektronischer Verfahren einschließlich CD-ROM und Online-Dienste.

Haftungsausschluss

Die in dieser Zeitschrift veröffentlichten Beiträge wurden nach bestem Wissen und Gewissen geprüft. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann jedoch nicht übernommen werden. Eine Haftung für etwaige mittelbare oder unmittelbare Folgeschäden oder Ansprüche Dritter ist ebenfalls ausgeschlossen. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht notwendig die Meinung der Redaktion wieder.

Anzeigenleitung

Hans Stender
Amsterdamer Straße 192, 50735 Köln
Telefon: 02 21/9 76 68-343
Telefax: 02 21/9 76 68-288

Anzeigenpreise

Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 19 vom 1.1.2017
Vergünstigte Preise für Stellengesuche

Herstellung

Günter Fabritius, Telefon: 02 21/9 76 68-182

Satz

Satzbetrieb Schäper GmbH, Bonn

Druck

Appel & Klinger Druck und Medien GmbH, Schneckenlohe
ISSN 0947-3017