

hat, muß vor Einschaltung des internationalen Streitschlichtungsverfahrens der innerstaatliche Rechtsweg ausgeschöpft sein. Die innerstaatlichen Gerichte haben in diesen Fällen die Konvention und sonstiges relevantes Völkerrecht anzuwenden. Nicht eingesetzt werden kann das vorgesehene Streitschlichtungsverfahren über das Ausmaß der küstenstaatlichen Souveränitäts- und Sonderrechte. Etwas anderes gilt, wenn der Küstenstaat das Recht eines anderen Staates auf freie Durchfahrt oder freien Überflug konventionswidrig behindert haben soll.

In sieben Anhängen zu Teil IV werden die einzelnen Verfahren sowie das Statut des Meeresgerichtshofs skizziert. Wo

Internationales Handelsrecht: Entwurf eines Übereinkommens für den Warentransport auf dem Seeweg — Regeln für Handelsschiedsgerichtsbarkeit — Tagung der UNCITRAL vom 12.4.—7.5.1976 In New York (19)

Der Warentransport auf dem Seeweg und die Handelsgerichtsbarkeit waren die Schwerpunktthemen der 9. Tagung der Kommission für internationales Handelsrecht (UNCITRAL, United Nations Commission for International Trade Law). Die 36köpfige Kommission verabschiedete den Entwurf einer Konvention über den Warentransport auf dem Seeweg (Convention on the Carriage of Goods by Sea). Es ist das zweite UNCITRAL-Übereinkommen, dessen Entwurf die Kommission erarbeitet hat. Die UNCITRAL stellte auf ihrer jetzigen Tagung außerdem Standardregeln für die Handelsschiedsgerichtsbarkeit auf (Arbitration Rules). Im nächsten Jahr wird die Kommission den Entwurf einer Konvention über den Internationalen Handelskauf als solchen zu erstellen versuchen.

I. Der Entwurf des Übereinkommens für den Warentransport auf dem Seeweg umfaßt 25 Artikel. Der erste Abschnitt enthält allgemeine Bestimmungen und zwar über die Terminologie (Art.1) und den Anwendungsbereich der Konvention (Art.2) sowie die Grundsätze für ihre Auslegung (Art.3). Der zweite Abschnitt regelt die Haftung des Seefrachtführers. Er grenzt zunächst den Zeitraum ab, während dessen der Frachtführer die Verantwortung für die Ladung trägt (Art.4). Der Seefrachtführer haftet für Verlust und Beschädigung der Ware sowie für Lieferverzug. Bei Nichtverschulden ist er befreit, trägt insoweit aber die Beweislast (Art.5). In der Frage von Haftungsgrenzen (Art.6) traf die Kommission keine abschließende Entscheidung, sondern beließ es bei zwei Alternativen. Art.7 erklärt die Einwendungen und Haftungsgrenzen, die die Konvention dem Frachtführer zubilligt, auch auf nichtvertragliche, insbesondere deliktische Ansprüche für anwendbar. Es folgen Vorschriften über die Verwirkung des Rechts auf Haftungsbegrenzung (Art.8) und über die Deckladung, die nur unter bestimmten Bedingungen zugelassen sein soll (Art.9). Bestimmungen über die Haftung des Frachtführers im Fall der Einschaltung von Unterfrachtführern bilden den Schluß des Abschnitts (Art.10,11). Im dritten Abschnitt ist die Haftung des Verladers festgelegt. Dieser haftet für Verlust und Beschädigung der Ware nur im Falle seines oder ihm zurechenbaren Verschuldens (Art.12). Sollen gefährliche Waren be-

fördert werden, hat der Verlader darauf aufmerksam zu machen und anzugeben, welche besonderen Vorkehrungen getroffen werden sollten (Art.13). Vernachlässigt er seine Aufklärungspflicht, haftet er für etwa eintretende Schäden, und der Seefrachtführer ist, wenn er den Sachverhalt erkennt, berechtigt, sich der Ware entschädigungslos zu entledigen. Der vierte Abschnitt gilt den Transportdokumenten. Er handelt vom Konnossement (Art.14—16), sonstigen Urkunden (Art.18) sowie der Haftung des Verladers für seine Angaben (Art.17). Der fünfte Abschnitt regelt die Geltendmachung von Ansprüchen (Art.19—22). Die rügelos geschehende Entgegennahme der Ware durch den Empfänger der Sendung begründet einen Beweis des ersten Anscheins dafür, daß sich die Ware in ordnungsgemäßem Zustand befunden hat; versteckte Fehler müssen binnen 15 Tagen gerügt werden. Die Verjährungsfrist für Schadensersatzansprüche soll zwei Jahre betragen. Die Gerichtsbarkeit eines Staates kann begründet werden durch den Hauptgeschäftssitz oder die gewöhnliche Niederlassung des Beklagten, den Ort des Vertragsschlusses, den Verladehafen, den Löschhafen und durch die Gerichtsstandvereinbarung. Ausnahmsweise sollen auch die Gerichte eines Hafens zuständig sein, in dem ein Frachtschiff mit Arrest belegt worden ist. Einige Staaten bestanden darauf, es müsse klargestellt werden, daß diese Vorschrift staatseigene Schiffe nicht betreffe. Der letzte Abschnitt enthält Schlußvorschriften (Art.23—25). Danach sollen die Bestimmungen der Konvention allen entgegenstehenden Klauseln des Frachtvertrages, eines Konnossements oder einer anderen Urkunde über den Transport vorgehen; eine vertragliche Verschärfung der Frachtführerpflichten und -haftung bleibt unberührt. Die Kommission empfahl der Generalversammlung, zur abschließenden Beratung und Annahme der Konvention eine Staatenkonferenz einzuberufen.

II. Regeln für die Handelsschiedsgerichtsbarkeit: Die Kommission stellt sich die praktische Anwendung des 41. Artikel umfassenden Standardregelwerks vor allem in der Form vor, daß in kaufmännischen Verträgen auf die »UNCITRAL Arbitration Rules« Bezug genommen wird. Sie ersuchte die Generalversammlung, eine dahingehende Empfehlung auszusprechen. Der erste Abschnitt der neuen Regeln betrifft die Eröffnung des schiedsgerichtlichen Verfahrens. Der Antragsteller muß den Antragsgegner von der Einleitung unterrichten. Beide Seiten dürfen sich durch eine Person ihrer Wahl vertreten oder unterstützen lassen; sie müssen die Gegenpartei von Tatsache und Umfang der Bevollmächtigung schriftlich in Kenntnis setzen. Der zweite Abschnitt handelt von der Zusammensetzung des Schiedsgerichts. Er sieht drei Schiedsrichter vor, sofern sich die Parteien nicht zuvor über die Zahl geeinigt haben oder sich nicht binnen 15 Tagen nach Zustellung der Mitteilung der Einleitung des Schiedsverfahrens an den Antragsgegner darauf festlegen, daß ein Einzelschiedsrichter entscheiden solle. Steht fest, daß ein Einzelschiedsrichter amtieren wird, können beide Seiten personelle Vorschläge unterbreiten. Kommt binnen

30 Tagen keine Einigung zustande, soll ein Dritter die Ernennung vornehmen. Gelingt es den Parteien nicht, über diesen Dritten eine Übereinkunft zu erzielen, kann sich jede Partei an den Generalsekretär des Ständigen Haager Schiedshofes wenden mit dem Ersuchen, eine Person oder Institution zur Vornahme der Ernennung zu bestimmen. Soll das Schiedsgericht aus drei Schiedsrichtern bestehen, wählt jede Partei jeweils einen aus. Der dritte wird sodann von den ersten beiden ausgesucht. Können sich die zwei bereits Ernannten dabei nicht binnen 30 Tagen einigen, wird der dritte — präsidierende — Schiedsrichter in dem Verfahren bezeichnet, das für die Bestimmung eines Einzelschiedsrichters vorgesehen ist. Der dritte Abschnitt befaßt sich mit dem eigentlichen Schiedsverfahren. Sofern entsprechende Parteienvereinbarungen fehlen, legen die Schiedsrichter selber Ort und Sprache(n) des Verfahrens fest. Das Verfahren kann schriftlich sein. Mündliche Verhandlungen und die Vernehmung von Zeugen bzw. sachverständigen Zeugen finden statt, wenn eine Partei es beantragt oder das Schiedsgericht es für richtig hält. Solche Sitzungen sind nicht öffentlich, es sei denn, beide Parteien treffen eine abweichende Abrede. Das Schiedsgericht kann Sachverständige hinzuziehen. Im übrigen kann es den Gang seines Verfahrens so einrichten, wie es das für richtig hält, soweit nur die Regeln beachtet und beide Seiten gleichbehandelt werden und jede Partei zu jedem Zeitpunkt und in vollem Umfang rechtliches Gehör genießt. Der vierte Abschnitt regelt den Schiedsspruch. Er ist endgültig und für die Parteien verbindlich. Er ist schriftlich abzufassen; eine Begründung unterbleibt, wenn die Parteien es so wünschen. Das Schiedsgericht wendet dasjenige Recht an, das die Parteien für anwendbar erklärt haben; fehlt eine entsprechende Erklärung, wird es sich von den Kollisionsnormen leiten lassen, die es für anwendbar hält. Die Schiedsrichter dürfen nur dann *ex aequo et bono* entscheiden, wenn sie dazu von den Parteien ausdrücklich ermächtigt worden sind. NJP

Verschiedenes

Mitgliedschaftsanwärter — Ablehnung des Aufnahmegesuchs Angolas (20)

Die Zahl der Mitglieder der Vereinten Nationen, die sich gegenwärtig auf 144 beläuft, wird weiter zunehmen. Ein Antrag Angolas um Aufnahme, der seit dem 22. April 1976 vorlag, wurde durch ein Veto der USA im Sicherheitsrat am 23. Juni 1976 abgelehnt. — Auch in das Problem einer UN-Mitgliedschaft der Schweiz scheint jetzt Bewegung zu kommen. Die Schweiz ist das einzige Land, das jederzeit Mitglied werden könnte, aber bisher wegen seiner besonderen Haltung zur Neutralität von der Stellung eines Antrags abgesehen hat. — Ob die Seychellen, die am 28. Juni 1976 unabhängig wurden, einen Antrag stellen werden, ist noch nicht bekannt. — Auch Vietnam steht nach seiner Wiedervereinigung als Mitglied an. Red

Beiträge 17: Conrad Kühlein (CK); 18: Dr. Rüdiger Wolfrum (Wo); 19: Norbert J. Prill (NJP); 20: Redaktion (Red).