



Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr
Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail

Groupe de travail d'experts juridiques
Arbeitsgruppe der Rechtsexperten
Working Group of Legal Experts

LAW-21023-GTEJ 4/13

12.03.2021

Original: FR EN

4. TAGUNG

Konzeptpapier zum Konnossement (Auszug)

I. EINLEITUNG

1. Das Arbeitsprogramm der Arbeitsgruppe der Rechtsexperten für den Zeitraum 2019-2021 enthält folgenden Punkt:

„12. Konnossement

Ziel und Umfang der Arbeit: [noch festzulegen].

Tätigkeiten: [noch festzulegen].

Priorität: 1 (auf die Tagesordnung der 4. Tagung zu setzen).“

2. Das Thema „Konnossement“ wurde vor dem Hintergrund ins Arbeitsprogramm aufgenommen, dass in der Kommission der Vereinten Nationen für internationales Handelsrecht, UNCITRAL, und in der Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, OSShD, kürzlich Diskussionen über Notwendigkeit und Regelung des Konnossements (Beförderungspapier als Dispositionsdokument) im Eisenbahnverkehr begonnen haben. Beide Organisationen laden das OTIF-Sekretariat zur Teilnahme an ihren jeweiligen Tagungen zum Thema ein. Bislang hat die OTIF weder von OTIF Mitgliedern, noch aus dem Eisenbahnsektor Anträge auf Überlegungen über eine Regulierung des Konnossements erhalten
3. Bei Punkt 12 „Konnossement“ des Arbeitsprogramms geht es einerseits darum, „Schnittstellen“ mit anderen internationalen Instrumenten zu schaffen und andererseits um die Bewertung der Anwendung spezifischer Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM)¹. Insbesondere besagt Art. 6 § 5 ER CIM **„der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossementes“**. Vor allem jedoch bestätigen anderweitige Bestimmungen über die Zustellung von Waren, das Warenverfügungsrecht usw., dass der CIM-Frachtbrief kein Dispositionsdokument ist.
4. Punkt 12 „Konnossement“ steht im Zusammenhang mit einigen anderen Punkten des Arbeitsprogramms: Punkt 3 „UNECE-Initiative zum Einheitlichen Eisenbahnrecht“, Punkt 4 „Schnittstellen zwischen Zoll- und Verkehrsvorschriften“ und Punkt 5 „Digitalisierung des internationalen Verkehrs, insbesondere der Beförderungspapiere im Güterverkehr“.
5. Das Papier LAW-19052-GTEJ 2 mit dem Titel „Beschlussentwurf zur Überwachung und Bewertung von Rechtsinstrumenten (vereinbarter Text)“, Artikel 2 § 2 „Anwendungsbereich“, besagt: *„Die in Artikel 13 §§ 1 und 2 COTIF genannten Organe der OTIF oder von diesen eingerichtete Organe sind berechtigt, die Überwachung und Bewertung der Anwendung eines bestimmten, in ihrem Zuständigkeitsbereich liegenden Rechtsinstruments oder spezifischer Bestimmungen daraus einzuleiten. Der Generalsekretär kann die Überwachung und Bewertung jedes Rechtsinstruments einleiten.“*
6. Artikel 3 § 1 „Planung und Priorisierung“ des Dokuments LAW-19052-GTEJ 2 besagt: *„Der Generalsekretär erstellt für jede Initiative zur Einleitung der Überwachung und Bewertung eines Rechtsinstruments ein Konzeptpapier.“* Dieses Konzeptpapier ist nicht als umfassender Bericht zu verstehen, sondern als allgemeiner Überblick über die Thematik und Anregung zum weiteren Vorgehen. Es ist wie folgt strukturiert: allgemeiner Überblick über Funktionen und Verwendung der internationalen Beförderungsunterlagen (II), historischer Überblick über ER CIM und Konnossement (III), jüngste internationale Entwicklungen (IV), Schlussfolgerungen und weiteres Vorgehen (V).

¹ Der Einfachheit halber wird in diesem Papier die Abkürzung „ER CIM“ als Verweis auf das ursprüngliche Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr aus dem Jahre 1890, einschließlich aller nachfolgenden Änderungen, sowie der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM) als Anhang zum COTIF verwendet.

II. ALLGEMEINER ÜBERBLICK ÜBER FUNKTIONEN UND VERWENDUNG INTERNATIONALER BEFÖRDERUNGSPAPIERE

7. Die gewerbliche Güterbeförderung erfolgt aufgrund eines Beförderungsvertrages. Zur Bescheinigung des Warenerhalts wurden Beförderungspapiere entwickelt. Derartige Papiere werden heute zu unterschiedlichen Zwecken im Zusammenhang mit Beförderungsverträgen, Verkaufsverträgen, Handelsfinanzierung, Versicherung und Verwaltungskontrollverfahren (z.B. Zoll) usw. verwendet.
8. Beförderungspapiere lassen sich anhand folgender Kernfunktionen beschreiben:
 - 1) Bescheinigung des Eingangs und des Zustandes der Ware;
 - 2) Bescheinigung der Bedingungen eines Beförderungsvertrags;
 - 3) Warendispositionsdocument, welches den mittelbaren Besitz der Ware belegt (Zusatzfunktion).
9. Eine Zusatzfunktion (Dispositionsdocument) ermöglicht den Verkauf von Transportgütern („Dokumentenverkauf“ ohne physischen Besitz der Ware), und die Handelsfinanzierung (Kreditbriefe usw.), da Güter als Sicherheit betrachtet werden können. Außerdem darf die Ware ausschließlich dem Halter eines solchen Dispositionsdocumentes überhändigt werden. Dispositionsdocumente können begebbar sein oder nicht, abhängig davon, ob Rechte übertragbar sind oder nicht.
10. Aufgrund dieser drei Funktionen unterscheidet man zwischen zwei Arten von Beförderungspapieren:
 - Frachtbriefe, welche die beiden ersten Funktionen haben;
 - Konnossemente, die alle drei Funktionen haben.
11. Beförderungsverträge und -papiere unterliegen nationalem Recht. Für keinen Verkehrsträger gibt es einen einheitlichen universellen Rechtsrahmen.

A. Landverkehre

12. Verträge für die internationale Beförderung auf der Schiene unterliegen:
 - den Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (ER CIM)² und
 - dem Übereinkommen über den Internationalen Güterverkehr (SMGS)³.
13. Erwähnt sei, dass auf Ebene der UNECE ein Entwurf für „Rechtsvorschriften des Einheitlichen Eisenbahnrechts“ zur Anwendung auf Güterbeförderungsverträge erarbeitet wurde. Allerdings sind Status, Anwendungsbereich und Verabschiedung dieses Entwurfs höchst ungewiss.

² S. Liste der Vertragsparteien ([Französisch](#), [Deutsch](#) und [Englisch](#)).

³ S. Liste der Vertragsparteien in der Präambel des Übereinkommens (konsolidierte Fassung vom 1. Juli 2020) ([Englisch](#)).

14. Verträge für die internationale Beförderung auf der Straße unterliegen:
- dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR)⁴;
 - dem Einheitsgesetz der OHADA über den Beförderungsvertrag im Straßenverkehr⁵.
15. In Übereinstimmung mit o. e. internationalen Instrumenten werden Frachtbriefe nicht als Dispositionsdokumente verwendet. Dennoch ist festzuhalten, dass im Rahmen des CMR „beabsichtigt wurde, dass der Frachtbrief, wie das Konnossement, als Dispositionsdokument verwendet werden kann, wenn nationales Recht dies gestattet. Allerdings wird dies wegen der relativen Schnelligkeit der Straßenbeförderung als überflüssig erachtet.“⁶

B. Luftverkehr

16. Verträge zur internationalen Beförderung auf dem Luftweg unterliegen
- dem Montrealer Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Montrealer Übereinkommen aus 1999) und
 - dem Warschauer System über die Haftung von Luftfrachtführern bestehend aus dem Warschauer „Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr“ (Warschauer Abkommen aus 1929), und einer Reihe von Änderungs- und Ergänzungsverträgen.
17. In Übereinstimmung mit o. e. internationalen Instrumenten⁷ werden Luftfrachtbriefe/ Luftkonnossemente, die keine Dispositionsdokumente sind, verwendet.

C. Beförderung in der Binnenschifffahrt

18. Verträge zur internationalen Beförderung mittels Binnenschifffahrt unterliegen dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt (CMNI)⁸.
19. In Übereinstimmung mit diesem Übereinkommen werden Konnossemente oder andere Papiere, wie Frachtbriefe, als Dispositionsdokumente verwendet.

D. Seeverkehr

Rechtsgrundlage

20. Das Seerecht ist besonders komplex, da es sich aus der *Lex mercatoria*, einem Gewohnheitsrecht seefahrender Handelsleute entwickelt hat. Heute unterliegen Verträge für die Beförderung zur See und Beförderungspapiere (insbesondere das Konnossement) unterschiedlichen Vorschriften aus internationalen Übereinkommen und nationalem Recht. Zur Veranschaulichung der Komplexität des Seeverkehrs lohnt sich ein Blick auf die Arbeit der UNCITRAL-Arbeitsgruppe zum elektronischen Datenaustausch (EDI):

⁴ S. Liste der Vertragsparteien ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

⁵ S. Liste der Mitgliedstaaten der Organisation zur Harmonisierung des Wirtschaftsrechts in Afrika (OHADA) ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

⁶ M. A. Clarke. International Carriage of Goods by Road: CMR. Informal Law von Routledge. 6. Ausgabe, 2014, S. 22.

⁷ S. Liste der Parteien des Übereinkommens ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

⁸ S. Liste der Parteien des Übereinkommens ([Französisch](#) und [Deutsch](#)).

„Die spezifische Funktion des begebaren Konnossements als Dispositionsdokument war, obgleich weltweit anerkannt, in vielen Ländern ungewissen Ursprungs, und schien eher in gängiger Praxis als in einem Rechtsgrundsatz zu wurzeln. [...] Das Rechtssystem begebbarer Konnossemente war im Wesen eine Kombination verschiedener Gewohnheiten und Praktiken aus der Seefahrt, die sich über lange Zeit entwickelt hatten. Da diese verschiedenen Gewohnheiten und Praktiken in bestimmten Ländern in Gesetzesrecht einfließen, in den meisten Ländern jedoch dem Fallrecht zugeordnet wurden, kennzeichneten sich die Beförderungspapiere in der Seefahrt durch mangelnde Einheitlichkeit der anzuwendenden Rechtssysteme, worunter die Praxis zu leiden hatte. Beispielhaft für praktische Probleme wurde der mögliche Streit um die Frage, welche Partei berechtigt ist, Waren während der Durchfuhr aufzuhalten, angeführt. Der Beförderer konnte sich widersprüchlichen Gerichtsentscheidungen aus zwei verschiedenen Ländern gegenübersehen, welche sich aus einer unterschiedlichen Auffassung zu der Frage ergaben, welche Partei kontrollbefugt ist und die Verfügungsrechte über die Waren besitzt. Es wurde festgehalten, dass es kein internationales Übereinkommen gibt, welches die Rechte und Pflichten der verschiedenen betroffenen Parteien behandelt [...]“⁹

21. Der Güterverkehr zur See unterliegt mehreren internationalen Systemen:

- Internationales Übereinkommen über die Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente („Haager Regeln“) aus 1924.¹⁰ Die Haager Regeln gelten nur für Beförderungsverträge, die von einem Konnossement oder einem ähnlichen Dispositionsdokument erfasst werden;
- Protokoll zur Änderung des Übereinkommens über die Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (eine konsolidierte Fassung mit der Bezeichnung „Haag-Visby-Regeln“) aus dem Jahre 1968¹¹. Es wurde durch das SDR-Protokoll zur Änderung des internationalen Übereinkommens über die Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 (Haager Regeln), geändert durch das Protokoll vom 23. Februar 1968 (Visby Regeln)¹², abgeändert. Die Haag-Visby Regeln gelten nur für Beförderungsverträge, die von einem Konnossement oder einem ähnlichen Dispositionsdokument erfasst werden;
- UN-Übereinkommen über die Beförderung von Gütern auf See („Hamburg-Regeln“) aus dem Jahre 1978 (1992 in Kraft getreten).¹³ Die Hamburg-Regeln gelten für Beförderungsverträge, die von einem Konnossement (Dispositionsdokument), oder von anderen Beförderungspapieren (keine Dispositionsdokumente) erfasst werden.

22. „Haager Regeln“, „Haag-Visby Regeln“ und „Hamburg-Regeln“ regeln vorrangig die Haftung im Rahmen von Beförderungsverträgen und nicht die Übertragung von Rechten an den Gütern.

23. 2008 wurde das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge zur internationalen Beförderung von Gütern mit mindestens einer internationalen Teilstrecke zur See, die „Rotterdam-Regeln“ verabschiedet. Dieses Übereinkommen gilt für internationale Güterverkehre mit mindestens einer internationalen Seestrecke. Die Rotterdam-Regeln enthalten detaillierte Bestimmungen über den Beförderungsvertrag und die Übertragung von Rechten an den Gütern. Allerdings ist das Übereinkommen noch nicht in Kraft getreten¹⁴.

⁹ Bericht über die dreißigste Tagung der Arbeitsgruppe zum elektronischen Datenaustausch (EDI) ([A/CN.9/421](#)) (Wien, 26. Februar–8. März 1996), Punkt 33.

¹⁰ S. Status des Übereinkommens auf der [Webseite des Depositars](#) (nur auf Französisch).

¹¹ S. Status des Übereinkommens auf der [Webseite des Depositars](#) (nur auf Französisch).

¹² S. Status des Übereinkommens auf der [Webseite des Depositars](#) (nur auf Französisch).

¹³ S. Status des Übereinkommens auf der Webseite des Depositars ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

¹⁴ S. Status des Übereinkommens auf der Webseite des Depositars ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

Einige Aspekte der Verwendung von Seeverkehrsunterlagen

24. Da Konnossemente (Dispositionsdokumente) vorrangig im Seeverkehr genutzt wurden, lohnt es sich, einige Aspekte der Verwendung dieser Beförderungspapiere im Seeverkehr zu erwähnen.
25. „Es hat immer Kontroversen gegeben über die exakte Bedeutung von Begriffen wie ‚Dispositionsdokument‘, ‚Begebbarkeit‘ und ‚Übertragbarkeit‘ in Bezug auf Konnossemente, wobei diese Begriffe in diesem Zusammenhang mit Vorsicht zu verwenden sind. Es herrscht Einvernehmen darüber, dass das Konnossement begebbar, also übertragbar ist (es ist aber kein begebbares Instrument wie zum Beispiel ein Wechsel). Um begebbar zu sein, muss ein Konnossement ‚an Order‘ oder gleichwertig ausgestellt sein. Die traditionelle Betrachtung der besonderen Beschaffenheit des Konnossements wurde maßgeblich von *Mustill LJ in Enichem Anic S.p.A. gegen Ampelos Shipping Co Ltd (The Delfini)* erklärt. Er erklärte, dass der Begriff ‚Dispositionsdokument‘, im Zusammenhang mit einem Konnossement verwendet, in diesem Zusammenhang nicht seine gewöhnliche Bedeutung hat. Er bedeutet, dass zusätzlich zu seinen anderen Eigenschaften als Warenempfangsbestätigung und Beleg für den Vertrag zwischen Beförderer und Schiffseigentümer das Konnossement zwei weitere Funktionen erfüllt. 1. Es ist ein Symbol für den mittelbaren Besitz der Güter, das (anders als viele solcher Symbole), den mittelbaren Besitz mittels Indossament und Übertragung übertragen kann: es ist ein übertragbarer ‚Lagerschlüssel‘. 2. Es ist ein Dokument, das zwar an sich keine direkte Übertragung des Besitzes der Waren, die es vergegenwärtigt, durch Endossierung und Lieferung bewirkt, das jedoch Teil des Mechanismus der Eigentumsübertragung sein kann‘ [vgl. [1990] 1 Lloyd’s Rep. 252, 268].“¹⁵
26. „Die Fähigkeit des Konnossements, seinem Inhaber den symbolischen Besitz der Waren, auf die es sich bezieht, zu erteilen, beruht auf drei Faktoren:
- 1) Erstens beinhaltet das Konnossement die Verpflichtung des Beförderers, die Güter ausschließlich an den Inhaber des Konnossements zu liefern. Dadurch erteilt das Konnossement dem Inhaber ausreichend Kontrolle über die Ware, sodass er juristisch die gleichen Rechte hat wie der Verwahrer der Güter. Es belegt auch die Absicht des Beförderers, die Fähigkeit des Inhabers des Konnossements, bei Ankunft der Güter die Verfügung über diese zu erlangen, nicht zu behindern.
 - 2) Zweitens veranlasst die Übertragung des Konnossements zu der Annahme, dass der Überträger nicht weiter beabsichtigt, Kontrolle über die Güter auszuüben oder die Fähigkeit des Übernehmers zu behindern, den Besitz über die Güter zu erlangen.
 - 3) Drittens veranlasst die Übertragung des Konnossements andererseits zu der Annahme, dass der Übernehmer die Verfügung über die Güter auszuüben und andere davon auszuschließen beabsichtigt.“¹⁶
27. „Obgleich Konnossemente Dispositionspapiere sind, erteilt oder belegt ihr Besitz nicht die Eigentümerschaft der Güter. Die Position [...] ist komplex, im Wesentlichen jedoch veranlassen Haltung oder Übertragung eines Konnossements zu verschiedenen Annahmen bezüglich der Absicht des Überträgers und Übernehmers hinsichtlich des Besitzes der Güter.“¹⁷ „Wenngleich die Übertragung des Konnossements durch den Verkäufer dessen Absicht nahelegt, den Besitz der Güter zu übertragen, bleibt der Verkäufer trotz der Übertragung des Konnossements im Besitz der Ware, wenn seine Absicht, was oft geschieht, entkräftet wird (die Einbehaltung der Sendung durch den Verkäufer kann aufgehoben werden

¹⁵ N. Gaskell, R. Asariotis, Y. Baatz. Bills of Lading: Law and Contracts. LLP, 2000, S. 118.

¹⁶ R. Aikens, R. Lord, M. Boole. Bills of Lading. Informal Law from Routledge. 2. Ausgabe, 2016, S. 146.

¹⁷ Ibid., S. 151.

durch die Zahlung des Preises oder die Bereitstellung einer Sicherheit für die Zahlung seitens des Käufers).“¹⁸

28. „Ein begebbares Dispositionsdocument wie ein begebbares Konnossement bietet somit klare Vorteile, wenn ein Verkauf von Transportgütern vorgesehen wird und/oder von an einem internationalen Verkauf oder seiner Finanzierung beteiligten Banken oder Käufern ein Sicherheitsdokument verlangt wird. Da aber das Dokument dem endgültigen Empfänger physisch, möglicherweise über eine Kette von Käufern und Banken überhändigt werden muss, können mit der Verwendung eines begebbaren Konnossements eine Reihe von Problemen einhergehen. Dazu gehören hohe Verwaltungskosten wegen der Ausstellung, Verarbeitung und Übertragung von Papierunterlagen, sowie zusätzliche Kosten wegen verspäteter Ankunft der Unterlagen am Löschhafen, besonders dann, wenn Fahrtzeiten, wie im Kurzstreckenseeverkehr, kurz sind. Liegt ein begebbares Papier zu dem Zeitpunkt, wo ein Schiff zum Löschen der Ladung am Zielort bereit ist, nicht vor, kann es zu teuren Verzögerungen kommen. In der Praxis mag ein Beförderer oft bereit sein, die Ware gegen eine Ausfallbürgschaft frei zu geben, die Position eines unbezahlten Verkäufers oder Bänklers kann dadurch jedoch ernsthaft kompromittiert werden. Wenn zudem die Lieferung gegen eine Ausfallbürgschaft an den falschen Empfänger erfolgte, droht dem Beförderer eine Klage wegen Falschlieferung seitens des rechtmäßigen Empfängers und kann er womöglich nicht in allen Fällen die Bürgschaft geltend machen.“¹⁹
29. „Dieses Verfahren [der ‚Ausfallbürgschaften‘] höhlt den Wert der Konnossemente als begebbare Dispositionsdocumente sowie das gesamte Konnossement-System weitgehend aus. Ein weiteres Problem ist, dass ‚Papierkonnossemente eine erhebliche Betrugsquelle in der Seefahrt darstellen. Ein ganzes Konnossement, die Unterschrift, die Angaben zur Warenmenge können gefälscht werden, und der Absender kann dieselben Güter in betrügerischer Absicht zweimal, dreimal oder noch öfter verschiedenen Käufern verkaufen.“²⁰
30. „Die Papiere, insbesondere das Konnossement, spielen gleichfalls eine wichtige Rolle bei der Sicherung der tatsächlichen Zahlung des Kaufpreises. So [...] wird der Verkäufer kaum den Warenbesitz abgeben oder gar die Güter ins Land des Käufers befördern wollen, ohne sicher zu sein, dass der Kaufpreis entrichtet werden wird. Eine derartig gleichzeitige Erfüllung von Verpflichtungen der Parteien wird oft durch Rückgriff auf das Kreditbriefsystem gesichert. Vereinfacht ausgedrückt funktioniert dieses System wie folgt: Gemäß den Bedingungen des Kaufvertrags eröffnet der Käufer einen Kreditbrief bei einer Bank, üblicherweise im Land des Käufers. Diese – ausstellende – Bank verpflichtet sich, auf Vorlage bestimmter Papiere, worunter das Konnossement, auf Anweisung des Käufers den Kaufpreis zu entrichten. Die ausstellende Bank beauftragt eine Bank, üblicherweise im Land des Verkäufers, diesen über die Eröffnung eines Kredits zu seinen Gunsten zu unterrichten. Diese – beratende – Bank kann den Kreditbrief auch bestätigen, wobei sie sich selber verpflichtet, gegen Vorlage der Unterlagen zu zahlen. In diesem Fall ist von der bestätigenden Bank die Rede. Hat der Verkäufer die Waren versandt und das Konnossement vom Beförderer erhalten, händigt er dieses und alle anderen vorgeschriebenen Unterlagen der beratenden/bestätigenden Bank aus. Alsdann überprüft die Bank, ob die Unterlagen den Anweisungen gemäß Kreditbrief entsprechen. Ist dies der Fall, zahlt sie den Kaufpreis. Danach schickt die Bank die Unterlagen an die ausstellende Bank, welche ihrerseits die Unterlagen prüft und an den Käufer weiterleitet, welcher sodann anhand des Konnossements die Auslieferung der Ware vom Beförderer erwirken kann. Auf diese Weise stellt der Verkäufer sicher, dass er die Verfügung über die Waren nicht verliert, ohne den Kaufpreis erhalten zu haben, und weiß der Käufer, dass der Kaufpreis nicht gezahlt wird, ohne dass der Verkäufer die Kontrolle über die Waren aus der Hand gibt. [...] Der Kreditbrief unterliegt den darin enthaltenen Bedingungen und fast immer den Einheitlichen Richtlinien und

¹⁸ Ibid., S. 154.

¹⁹ Die Verwendung von Beförderungspapieren im internationalen Handel. Bericht des UNCTAD-Sekretariats. [UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3](#). 26. November 2003, Absatz 29.

²⁰ Elektronischer Handel und internationale Transportdienstleistungen. Bericht des UNCTAD-Sekretariats. [TD/B/COM.3/EM.12/2](#). 31. Juli 2001, Absatz 33.

Gebräuchen für Dokumenten-Akkreditive (ERA). Die ERA sind, wie die INCOTERMS-Bedingungen, von der ICC [Internationale Handelskammer] erarbeitete Regeln über Dokumenten-Akkreditive. Sie müssen von den Parteien in den Kreditbrief aufgenommen werden, was auch fast immer geschieht. Derzeit gelten sie in der Fassung ERA 600. Sie enthalten unter anderem wichtige Bestimmungen zu den inhaltlichen Erfordernissen des Konnossements und zum Umfang der Prüfung der Unterlagen durch die Bank.“²¹

31. „Wichtig ist festzuhalten, dass der Kreditbrief ein vom Verkaufsvertrag getrennter Vertrag ist. Die Bank wird also tätig aufgrund der Anweisungen, die der Käufer bei Beantragung des Kredits bei der ausstellenden Bank erteilt, und nicht aufgrund der im Verkaufsvertrag geforderten Unterlagen. Bei Abweichungen zwischen beiden kann der Verkäufer in die Situation gelangen, wo er die Unterlagen gemäß Verkaufsvertrag bereitstellt, aber keinen Kreditbrief erhält. Es erübrigt sich der Hinweis, dass dadurch verschiedene Probleme und mögliche Klagen entstehen.“²²
32. „In vielen Handelsbeziehungen ist ein begebbares Konnossement nicht erforderlich, wenn zum Beispiel Waren einem Empfänger verkauft werden, der diese nicht weiter zu verkaufen gedenkt, oder wenn unternehmensinterne Transfers innerhalb großer internationaler Unternehmen stattfinden. Außerdem sind Verspätungen oft darauf zurückzuführen, dass Konnossemente zu spät am Löschhafen eintreffen, auch, weil moderne Containerschiffe so schnell operieren können, dass sie ankommen, bevor die Unterlagen das Speditions- und Bankensystem durchlaufen haben. Auf die Probleme mit traditionellen Konnossementen haben die Beförderer mit der Einführung von ‚Frachtbriefen‘, oder ‚Seefrachtbriefen‘ reagiert. Ein Frachtbrief ist nämlich eine nicht begebbare Eingangsbestätigung mit vertraglichen Bestimmungen.“²³
33. „Die Umfrage [durchgeführt von der Internationalen Schifffahrtskammer (ICS)] ergab, dass begebbare Konnossemente in bestimmten Handelsbereichen so gut wie gar nicht mehr verwendet werden, zum Beispiel auf den Liniendiensten des Kurzstreckenseeverkehrs in Nordwest-Europa. Auf den Nordatlantik-Routen zwischen Nordamerika und Westeuropa wurden ebenfalls nicht begebbare Papiere für eine beachtliche Mehrheit der Beförderungen verwendet. Dabei handelt es sich um volumenstarke Relationen mit kurzen Überfahrtszeiten, bei denen der Bedarf nach modernen, schnellen Dokumentationsverfahren der Verwendung nicht begebbarer Papier zuträglich ist.“²⁴ „Begebbare Konnossemente überwiegend weiterhin auf anderen Strecken und Relationen.“²⁵
34. Das Zentrum der Vereinten Nationen für Handelserleichterungen und elektronische Geschäftsprozesse (UN/CEFACT)²⁶ empfiehlt:

„**a) Verkäufern und Käufern von Gütern:** die Vorteile des Seefrachtbriefes gegenüber dem Konnossement proaktiv zu berücksichtigen und Ersten Zweitem vorzuziehen, außer dann, wenn die Ware als Transportgut (während des Transports in Transit) verkauft werden soll, oder wo es erheblichen Bedarf nach unabhängiger Dokumentensicherung gibt.

b) Frachtführern (und ihren Spediteuren): über Vor- und Nachteile verfügbarer Seeverkehrs-Unterlagen zu informieren und nach altbewährter Handelspraxis auf Wunsch ihrer

²¹ A. Møllmann. *Delivery of Goods under Bills of Lading*. Routledge, 2017, S. 15.

²² *Ibid.*, S. 16.

²³ N. Gaskell, R. Asariotis, Y. Baatz. *Bills of Lading: Law and Contracts*. LLP, 2000, S. 20.

²⁴ Bericht der Arbeitsgruppe Elektronischer Datenaustausch (EDI) über die Arbeiten auf ihrer dreißigsten Tagung ([A/CN.9/421](#)) (Wien, 26. Februar – 8. März 1996), Punkt 27.

²⁵ *Ibid.*, Punkt 28.

²⁶ Das Zentrum der Vereinten Nationen für Handelserleichterungen und elektronische Geschäftsprozesse (UN/CEFACT) ist eine untergeordnete Regierungsorganisation der Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE), die innerhalb des Wirtschafts- und Sozialrates der Vereinten Nationen Anlaufstelle für Empfehlungen zur Begünstigung des Handels und von Standards für elektronischen Handel ist. Mitglieder sind Experten aus Regierungsorganisationen, nationalen Behörden und Wirtschaft aus der ganzen Welt.

Kunden den Seefrachtbrief oder das Konnossement vorzuhalten, jedoch von unnötiger Verwendung des Konnossements abzuraten.

c) Banken, Versicherern und anderen Finanzinstituten: in Anbetracht der Vorteile die Verwendung von nicht begebaren Seefrachtbriefen anstatt von Konnossementen für die Ausstellung von Dokumenten-Akkreditiven und anderen Zahlungsinstrumenten wann immer möglich und machbar vorzuziehen.

d) Regierungen: die Verwendung des Seefrachtbriefes (oder anderer, nicht begebbarer Papiere) zu begünstigen und zu akzeptieren, einschließlich seiner elektronischen Äquivalente, und sicherzustellen, dass nationale Gesetze die Verwendung derartiger Papiere oder den elektronischen Austausch ihrer Daten nicht ver- oder behindern.²⁷

35. Abschließend sei kurz die Ausstellung elektronischer Konnossemente erwähnt. „Im elektronischen Handel stellte der Dispositionsdocument-Aspekt des begebaren Konnossements ein großes Hindernis für die Erstellung elektronischer Alternativen für traditionelle Papierunterlagen dar. [...]“²⁸ Jedoch gab es in der letzten Zeit positive Wendungen, da die International Group of P&I Clubs sechs elektronische Konnossement-Systeme genehmigt hat²⁹, die „in der Lage sind, die drei Funktionen eines Konnossements zu erfüllen, nämlich die der Empfangsbestätigung, des Dispositionsdokuments und des Beförderungsvertrages mit Aufnahme der Haager und Haag-Visby Regeln.“³⁰ Außerdem ergeben sich die üblichen Vorteile des Zeitgewinns und der Kosteneinsparung gegenüber der Verwendung von Papierunterlagen, wobei zudem das elektronische Konnossement die Hauptprobleme bei der Verwendung von Papier-Konnossementen löst:

- Warenlieferung im Falle verspäteten Eintreffens des Papier-Konnossements: Liegegeldforderungen, Lagerkosten, Ausfallbürgschaften und damit verbundene Kosten, sowie
- Sicherheitsrisiken in Verbindung mit Fälschung, Diebstahl, Verlust von Konnossementen.³¹

E. Multimodalverkehr

36. Ohne in eine Diskussion über die Terminologie einzusteigen sei gesagt, dass unter Multimodalverkehr die Beförderung mit mindestens zwei Verkehrsträgern zu verstehen ist, üblicherweise im Rahmen eines einzigen Vertrages. Derzeit sind nur verkehrsträgerspezifische Übereinkommen in Kraft, die auf multimodale Beförderungen ausgedehnt werden können, wie zum Beispiel die ER CIM.

37. Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die internationale multimodale Beförderung von Gütern (The United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods) aus dem Jahre 1980 würde für alle Verträge im Multimodalverkehr gelten, ist aber noch nicht in Kraft getreten.³²

38. In Ermangelung internationaler Übereinkommen haben sich vertragliche Handelspraktiken entwickelt. Festzuhalten ist, dass derlei Vertragspraktiken zwingendem Recht unterliegen.

²⁷ ECE/TRADE/C/CEFACT/2011/4 Empfehlung Nr. 12 – Dritte Ausgabe. Maßnahmen zur Erleichterung der Dokumentationsverfahren im Seeverkehr, Absatz 8 ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

²⁸ Die Verwendung von Beförderungunterlagen im internationalen Handel. *Bericht des UNCTAD-Sekretariats*. [UNCTAD/SDTE/TLB/2003/3](#). 26. November 2003, S. 4 (Absatz 2).

²⁹ S. [Electronic Bills of Lading - An Update Part I \(26 March 2020\)](#) und [Electronic Bills of Lading - An Update: Part II \(1. April 2020\)](#).

³⁰ S. [UK P&I Club. Legal Briefing. Electronic Bills of Lading. May 2017](#), S. 3.

³¹ *Ibid.*, S. 4.

³² S. Status des Übereinkommens auf der Webseite des Depositors ([Französisch](#) und [Englisch](#)).

Insbesondere sei auf die UNCTAD/ICC-Regeln zu Dokumenten für die multimodale Beförderung verwiesen.³³

39. Die Internationale Föderation der Spediteurorganisationen (FIATA) schuf unter anderen Dokumenten und Formularen ein begebbares FIATA-Konnossement (FBL) und einen nicht begebbaren FIATA-Multimodalfrachtbrief (FWB). „Das ICC-Logo auf dem FBL und dem FWB bedeutet, dass diese Dokumente den UNCTAD/ICC-Regeln zu Dokumenten für die multimodale Beförderung aus dem Jahre 1991 entsprechen.“³⁴ FBL und FWB sind Spediteursdokumente für die Verwendung durch Spediteure, die als Multimodalverkehrsunternehmen handeln, und dies konform gehend mit den einschlägigen Erfordernissen der „Einheitliche Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive (ERA 600)“ der ICC.³⁵

III. HISTORISCHER ÜBERBLICK ÜBER DIE ER CIM UND DAS KONNOSSEMENT

40. Die Frage der Begebarkeit der Beförderungspapiere im Eisenbahnverkehr ist nicht neu. Sie stellt sich bereits **1878** bei den Vorgesprächen zur Vereinheitlichung des internationalen Eisenbahnrechts.
41. **1890** gelangte die Frage auf die Tagesordnung der Konferenz, die das Internationale Übereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 gebar, das zum 1. Januar 1893 in Kraft trat. Die Konferenz sprach sich gegen ein endossierbares Beförderungsdokument aus. In Artikel 8 sah sie ausdrücklich vor, dass das Duplikat des Frachtbriefs, auf dem die Eisenbahngesellschaft die Annahme des Frachtgutes und die Aushändigung durch den Absender zur Beförderung zu bescheinigen hatte, **weder die Bedeutung des die Sendung begleitenden Frachtbriefs, noch die eines Konnossements hatte.**
42. Bei den späteren Revisionskonferenzen³⁶ fruchteten die mehr oder weniger offiziellen Vorstöße zugunsten der Annahme eines Frachtbriefs an Order ebenso wenig.
43. Bei der Konferenz von Amsterdam im **Juli 1929** sprach sich die ICC einstimmig zugunsten der Untersuchung der Möglichkeit begebbarer Beförderungspapiere für die Eisenbahn aus. Es sollte sich dabei um ein durch Endossierung begebbares Dispositionsdokument handeln, welches das Eigentumsrecht über die Fracht verkörperte. Außerdem sollte dieses Papier, um den von den Eisenbahnen angeführten Schwierigkeiten zu begegnen, eine Anschrift für die Benachrichtigung enthalten.
44. Dieser Wunsch der ICC wurde dem Internationalen Eisenbahnverband (UIC) mitgeteilt, welcher seinen „Ausschuss für den Güterverkehr“ mit der Untersuchung der Frage beauftragte.
45. Ebenfalls 1929 befasste sich der „beratende und technische Ausschuss für Verkehr und Durchfuhr des Völkerbundes“ gemäß unter anderem dem Antrag des ständigen Ausschusses für den Eisenbahnverkehr, mit der Frage und beauftragte einen Sonderausschuss mit der Untersuchung der Frage der Begebarkeit von Eisenbahnfrachtpapieren.³⁷
46. Bei ihrer ersten Tagung im **Oktober 1930** stellte dieser Sonderausschuss fest, dass die Schaffung eines begebbaren Beförderungspapiers, die durch die am 23. Oktober 1924 in

³³ S. [französische](#) und [englische](#) Fassung.

³⁴ [FIATA Documents and Forms, 5. März 2018](#), S. 3.

³⁵ S. oben Absatz 30. Für weitere Informationen, s. [FIATA Documents and Forms, 5. März 2018](#), S. 13 und 16.

³⁶ Gemäß Art. 59 des Übereinkommens fand mindestens alle 3 Jahre eine Revisionskonferenz statt, um die Bestimmungen des Übereinkommens nach Bedarf zu verbessern und zu ändern.

³⁷ C. 981. M. 546. 1931 VIII. Völkerbund. Organisation für Verkehr und Durchfuhr. Bericht des Sonderausschusses zur Untersuchung der Begebarkeit von Eisenbahnbeförderungspapieren.

Bern unterzeichneten CIM verboten wurde, aus nachstehenden Gründen von großem Interesse für Produktion und Handel sei:

- „a) Erbringung sämtlicher Garantien für den Verkäufer, dass der Frachtpreis bezahlt wird, da der Empfänger die Ware nur vom Frachtführer verlangen kann, wenn er über ein begebbares Dokument verfügt, welches ihm nur gegen Zahlung des Preises ausgehändigt wird;
 - b) Möglichkeit des Verkaufs der Fracht während des Transports durch Lieferung mittels Aushändigung des Dokumentes an den Empfänger;
 - c) Möglichkeit für den Träger des begebbaren Dokumentes, einen Kredit für die beförderte Fracht zu erwirken, insbesondere diesen Kredit als Garantie für durch ihn ausgestellte Papiere zu benutzen.“³⁸
47. Zwar erkannte der Sonderausschuss, dass die Schaffung eines begebbaren Eisenbahnbeförderungspapiers wünschenswert wäre, gleichzeitig befand sie aber auch, es würden sich dabei eine Reihe von juristischen, verwaltungstechnischen und technischen Schwierigkeiten ergeben. Es wurde beschlossen, die UIC und die ICC mit einer eingehenderen Prüfung der Frage zu betrauen.
48. Zu Beginn ihrer 2. Tagung (November 1931), nahm der Sonderausschuss die Entschlie-ßung der vierten allgemeinen Konferenz für Verkehr und Durchfuhr vom 22. Oktober 1931 zur Kenntnis. In dieser Entschlie-ßung

„Anerkennt die Konferenz,

dass die Schaffung von begebbaren Frachtpapieren für einzelne Güter und in einzelnen Verkehrsrelationen vom wirtschaftlichen und kommerziellen Standpunkt aus im internationalen Eisenbahnverkehr zweckmäßig ist.

Sie verkennt übrigens nicht, dass der Einführung eines solchen Frachtpapieres in einzelnen Ländern manche Schwierigkeiten rechtlicher, verwaltungsmäßiger, technischer und finanzieller Art entgegenstehen. Sie hofft jedoch auf die Möglichkeit der Beseitigung dieser Schwierigkeiten.

Die Konferenz hat Kenntnis genommen von dem Stand der diesbezüglichen Studien des Sonderausschusses der Organisation für Verkehr und Durchfuhr des Völkerbundes, der Internationalen Handelskammer und des Internationalen Eisenbahnverbandes. Nach dem Stand dieser Erhebungen darf wohl in Bälde ein greifbares Ergebnis erwartet werden.

1. Die Konferenz lädt daher den beratenden und technischen Ausschuss für Verkehr und Durchfuhr ein, in Zusammenarbeit mit der Internationalen Handelskammer und dem Internationalen Eisenbahnverband seine diesbezüglichen Arbeiten fortzusetzen und sobald wie möglich deren Ergebnis den Regierungen und dem Zentralamt für die internationale Eisenbahnbeförderung³⁹ mitzuteilen;

2. Die Konferenz spricht den Wunsch aus, der Völkerbundsrat möge die Aufmerksamkeit der Regierungen auf die Wichtigkeit dieser Frage hinlenken, damit sobald wie möglich eine praktische Lösung, die mit den Bestimmungen des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vereinbar ist, gefunden werde.“⁴⁰

³⁸ Ibid.

³⁹ Vorgänger des OTIF-Sekretariats.

⁴⁰ C. 981. M. 546. 1931 VIII. Völkerbund. Organisation für Verkehr und Durchfuhr. Bericht des Sonderausschusses für die Untersuchung der Begebarkeit von Eisenbahnbeförderungspapieren.

49. Der Sonderausschuss verfügte auch über die Ergebnisse der von UIC und ICC durchgeführten Studien.
50. Die UIC befand, dass ein Orderfrachtbrief das System der internationalen Beförderung weitreichend stören würde, man allerdings, um der Sichtweise der ICC entgegenzukommen, bereit sei, die Schaffung eines besonderen Beförderungspapiers zu erwägen, welches das Verfügungsrecht über die Güter erteilen sollte.
51. Die ICC unterbreitete einen ersten Entwurf zusätzlicher Bestimmungen für die CIM. Hauptmerkmal war dabei die Schaffung eines Beförderungspapiers an Order, welches dem Träger, auf den das Dokument endossiert ist, das Recht auf Übernahme der Güter am Bestimmungsort erteilt. Dieses Papier soll nur für bestimmte Güter und bestimmte Beförderungskategorien und nur für Wagenladungsverkehre ausgestellt werden. Es würde dem Absender gestatten, die Ware ab dem Zeitpunkt der Versendung zu verkaufen oder zu verpfänden.
52. Ein Vergleich der beiden Vorschläge, die dem Sonderausschuss von der UIC und der ICC unterbreitet wurde, zeigte, dass sich die Sicht der UIC und die der ICC in weiten Teilen deckten, allerdings den beiden Vorschlägen unterschiedliche Konzepte zugrunde lagen. Die UIC war nicht damit einverstanden, dass ein neuer Empfänger bestimmt werden kann, außer durch Mitteilung durch den Adressaten vor Ort (Bezugsadresse anstatt Lieferadresse), derweil nach Vorschlag der ICC der neue Empfänger durch Endossierung des Orderdokuments bestimmt wird.
53. Ohne Detailuntersuchung der zu schaffenden Bestimmungen schlug der Sonderausschuss lediglich einige allgemeine Bestimmungen vor, wohlweißlich dessen, dass zu ihrer Umsetzung eine Reihe unerlässlicher technischer Regeln geklärt werden müssen.
54. Die allgemeinen Bestimmungen lauteten wie folgt:
- „1° Es ist von Interesse, für den Güterverkehr ein durch Endossierung begebbares Papier zu schaffen.
 - 2° Fürs Erste würde dieses Papier, vorbehaltlich späterer Erweiterungen, welche Interessensträger beantragen könnten, nur für bestimmte Güter im Wagenladungsverkehr zwischen bestimmten Bahnhöfen gelten, wobei diese Güter und Bahnhöfe in den Tarifen benannt würden.
 - 3° Dieses vom Versender erstellte Dispositionsdokument würde vom Beförderer unterschrieben und dem Versender übergeben; es wäre zweckdienlich, dieses begebbare Dokument auf einem besonderen Papier anzufertigen, oder es mit einem klaren Hinweis auf seinen Charakter zu versehen.
 - 4° Auf jedem begebbaren Dokument müsste eine Domizilstelle (eine Person mit Wohnsitz am Bestimmungsort der Ware) angegeben sein. Der Beförderer würde diesem Empfänger die Ankunft der Ware und die für die Änderungen des Beförderungsvertrages erforderlichen Instruktionen melden.
 - 5° Der Beförderer wäre gehalten, auf Wunsch des Versenders und nach Zählung und Wiegung auf dessen Kosten, Gewicht und Anzahl der Versandstücke auf dem Dispositionsdokument anzugeben. Ebenfalls müsste er auf diesem Dokument alle seine Vorbehalte bezüglich der Verpackung der Ware angeben.
 - 6° Die Endossierung des begebbaren Dokuments verleihe seinem Inhaber das Verfügungsrecht über die Ware.
 - 7° Der Beförderer wäre nach Ablieferung der Güter an den Inhaber des Dispositionsdokuments am Bestimmungsort, dessen Name durch die Endossierung angegeben

wurde, seiner Pflichten entledigt.

- 8° Der Inhaber des begebaren Papiers hätte das Recht, den Beförderungsvertrag zu ändern; der Beförderer ersuchte gegebenenfalls den Empfänger um Weisungen, die dieser ihm erteilen würde, wobei es dem Empfänger obläge, die Order des Inhabers des Dokuments zu erwirken. Der Inhaber hätte die Möglichkeit, sich dem Empfänger zu erkennen zu geben, damit er rechtzeitig unterrichtet wird
- 9° Beförderungen mit Orderdokument wären nur mit zusätzlichen Kosten zu versehen, sofern diese Mehrkosten durch die höheren Ausgaben oder größere Verantwortung begründet würden, die diese Art von Dokumenten dem Beförderer aufbürden würden.“⁴¹
55. Der Sonderausschuss unterbreitete seinen Bericht zur Frage der Begebarkeit von Eisenbahnbeförderungsunterlagen im **November 1931**. Der Völkerbund leitete diesen Bericht an die Regierungen und das Zentralamt in Bern weiter, vornehmlich mit Blick auf die **IV. CIM-Revisionskonferenz (1933)**.
56. Außerdem verabschiedete der Völkerbundsrat in seiner Tagung im **Januar 1932** folgende Resolution:

„Nachdem der Rat

Kenntnis genommen hat von dem Entschluss, wie er von der 4. Generalkonferenz für Verkehr und Durchfuhr bezüglich der Schaffung eines begebaren Frachtpapieres für die internationalen Güterbeförderungen auf der Eisenbahn beschlossen worden ist,

lenkt er die Aufmerksamkeit der Regierungen auf die Bedeutsamkeit dieses Problems besonders bezüglich der Transporte, die den Bestimmungen der internationalen Vereinbarung über den Güterverkehr auf der Eisenbahn unterworfen sind (I.Ü.G.). Er bittet die Regierungen, die Frage im entgegenkommendsten Sinne zu prüfen und die nötigen Maßnahmen zu ergreifen, um auf der nächsten Revisionskonferenz des Berner Übereinkommens das Problem zu behandeln und eine entsprechende Lösung zu finden.“

Die DOGSA, die Donau-Save-Adria Eisenbahngesellschaft warb ebenfalls aktiv für die Entwicklung eines „Entwurfs von Sondervorschriften zum Orderfrachtbrief“. Die Staaten, welche die Strecken dieses Unternehmens betrieben, nämlich Österreich, Ungarn, Italien und Jugoslawien, führten eine Studie mit dem Ziel der Verabschiedung begebbarer Frachtbriefe durch.

Sodann wurde eine gemeinsame Konferenz der Regierungen dieser vier Staaten mit Beteiligung von Eisenbahnsachverständigen anberaumt.

Diese vier Staaten und, auf Einladung, Polen⁴², trafen sich zwischen Mai und Oktober 1932 zwei Mal in Budapest. Bei ihrem letzten Treffen wurde eine Einigung erzielt über einen Text für „Sonderbestimmungen für die Beförderung von Gütern, die mit einem Orderfrachtbrief befördert werden“. Dabei handelte es sich eigentlich um eine Änderung der CIM-Artikel mit Blick auf deren Anpassung an das gewünschte System. Die fünf Zeichenstaaten unterbreiteten dem Wunsch des Völkerbundes entsprechend jeder für sich den nunmehr „Budapest Provisions“ (Bestimmungen von Budapest) genannten Text der CIM-Revisionskonferenz, die im Oktober und November 1933 in Rom stattfand. Dieser Entwurf enthielt detaillierte Vorschriften aus dem Zivilrecht (Wechselrecht) und erlaubte die Schaffung eines Wertpapiers mit Gewährung realer Rechte.

⁴¹ Ibid.

⁴² Deutschland und die Tschechoslowakei wurden ebenfalls zu diesen Tagungen eingeladen, ließen sich jedoch entschuldigen.

Die UIC reichte ebenfalls einen Entwurf ein, den einige Mitgliedstaaten übernahmen und ihrerseits der CIM-Revisionskonferenz unterbreiteten. Dieser Entwurf hatte einen viel geringeren Wirkungsbereich. Innerhalb bestehender Rechtsvorschriften gewährte er lediglich die Möglichkeit des Verkaufs oder der Verpfändung von Gütern während ihres Transports. Er fußte auf der Grundidee, dass die Abgabe der Ware an den Empfänger nur gegen Vorlage des Eisenbahnduplikats des Frachtbriefs durch Letzteren erfolgt. Dadurch würde es möglich, während der Beförderung Vorauszahlungen zu erhalten, oder, unter bestimmten Umständen, einem Dritten die Fracht zu verkaufen, der jedoch als Empfänger auf dem Frachtbrief genannt, oder durch Änderungen im Beförderungsvertrag als solcher benannt werden muss.

Eine Einigung auf einen dieser beiden Vorschläge war nicht möglich. Angesichts der schier unüberwindbaren Differenzen schlug letztendlich die polnische Delegation vor, schlichtweg eine Ermächtigungsklausel in die CIM aufzunehmen, wodurch „die Staaten die Möglichkeit erhalten, das Ihnen am besten geeignet erscheinende System zu handhaben. Dadurch können Erfahrungen in der Sache gesammelt werden, in der Hoffnung, dass in naher Zukunft einvernehmlich eine gemeinsame Regelung in den CIM angenommen wird.“

57. Diese Ermächtigungsklausel wurde folgendermaßen formuliert:

„§ 3 Für die nachgenannten Arten von Sendungen können zwei oder mehrere Vertragsstaaten durch Sonderabkommen, ebenso die Eisenbahnen durch Aufnahme entsprechender Vorschriften in ihre Tarife bestimmte Beförderungsbedingungen vereinbaren, die von diesem Übereinkommen abweichen dürfen; namentlich kann für diese Beförderungen die Verwendung einer anderen Frachturkunde als des in der Anlage II zum Übereinkommen vorgesehenen Frachtbriefs vereinbart werden:

Folgende Sendungen sind gemeint:

1° Sendungen mit begebaren Frachturkunden;

2° Sendungen, die nur gegen Übergabe des Frachtbriefdoppels abgeliefert werden;

[...]“

58. Seinerzeit handelte es sich um **Art. 61 Abs. 3** CIM vom 23. November 1933 (Sonderbestimmungen für bestimmte Beförderungsarten. Zusätzliche Bestimmungen), die ab 1. Oktober 1938 angewandt wurde.
59. Bei der IV. CIM-Revisionskonferenz 1933 lud die italienische Regierung zudem die teilnehmenden Delegationen zu einer Sonderkonferenz ein, deren Aufgabe es war, detaillierte Vorschriften zur Beförderung von Gütern mit Orderfrachtbrief per Eisenbahn zu erarbeiten. Grundlage für diese Regelung bildete der Entwurf, den die fünf oben erwähnten Staaten der Revisionskonferenz unterbreitet hatten. Diese Sonderkonferenz erarbeitete einen detaillierten Übereinkommensentwurf in der Sache, der am 31. März 1934 von 10 Staaten unterzeichnet wurde. Allerdings wurde das Übereinkommen nur von zwei Staaten ratifiziert. Es trat also nie in Kraft.
60. Die Ermächtigungsklausel wurde in nachfolgenden Fassungen der CIM beibehalten, einschließlich der ER CIM/COTIF vom 9. Mai 1980, die ab 1. November 1996 zur Anwendung gelangte. Bei der COTIF-Revision, die im Protokoll von Vilnius von 1999 mündete, wurde sie gestrichen und durch folgende Bestimmung des Artikels 6 (Beförderungsvertrag) ersetzt: „§ 5 Der Frachtbrief hat nicht die Bedeutung eines Konnossements“.

IV. JÜNGSTE INTERNATIONALE ENTWICKLUNGEN

61. Anlässlich einer Konferenz über den internationalen Eisenbahnverkehr an der Jiaotong Universität in Peking am 26. und 27. Oktober 2018 erfuhr das OTIF-Sekretariat, dass es eine starke Nachfrage nach einem Frachtbrief (Dispositionsdokument) im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen China und Europa gibt. Seither hat China UNCITRAL und der OSShD offizielle Anträge zum Thema unterbreitet.
62. Neben anderen Lösungen werden auf internationaler Ebene hauptsächlich zwei Ansätze hinsichtlich der Einführung eines begebaren Eisenbahnbeförderungspapiers erwogen.
63. Zum Ersten das so genannte „Einheitsdokument“ oder „Eingleissystem“: das begebare Beförderungspapier soll in bestehende oder neue internationale Verträge über den Eisenbahnbeförderungsvertrag aufgenommen werden. So würde ein einziges begebbares Beförderungspapier für Beförderungs- und Handelszwecke erstellt. Die Umsetzung dieses Ansatzes erfordert womöglich substantielle Änderungen der ER CIM und/oder des SMGS-Übereinkommens.
64. Zum Zweiten das sogenannte „Zwei-Dokumente-System“ oder „Doppelgleissystem“: ein Eisenbahnfrachtbrief und ein begebbares Beförderungspapier werden parallel genutzt. In diesem Fall sollten dort wo erforderlich Schnittstellen (zur Verbindung und Trennung) zwischen zwei Regelwerken erwogen und eingerichtet werden, insbesondere hinsichtlich von Annahme, Verfügung, Kontrolle und Lieferung von Gütern und bezüglich der Rechte des Frachtbriefhalters. Das würde wahrscheinlich zur Folge haben, dass der Frachtbrief nicht mehr für die Lieferung der Güter verwendet wird; hingegen würde ihn der Versender zum Zwecke der Finanzierung, Begleichung und Verhandlung halten. Der Empfänger würde ihn zum Zwecke der Warenlieferung nach Zahlung halten.

F. UNCITRAL

65. Im Juni 2019 schlug China vor, das Thema Eisenbahnfrachtbrief in das Arbeitsprogramm von UNCITRAL aufzunehmen⁴³. Im Einzelnen hieß es:

„[...] [Eisenbahnkonnossement] kann nicht, wie das Seekonnossement, zur Zahlung und Abwicklung von Kreditbriefen genutzt werden, wodurch die Möglichkeiten von Banken und anderen Institutionen, Finanzdienstleistungen zu erbringen, begrenzt, und der finanzielle Druck auf Importeure sowie das Risiko der Zahlungseintreibung für Exporteure erhöht wird. Da ein Eisenbahnkonnossement kein Dispositionsdokument darstellt und der Fracht beigefügt werden muss, kann es nicht übertragen oder verpfändet werden, was es dem Inhaber unmöglich macht, Verfügungs- oder Besitzansprüche über die Fracht aufgrund eines Frachtbriefes geltend zu machen. Aufgrund ihres Risikomanagements scheuen Banken davor zurück, einen Eisenbahnfrachtbrief als ein begebbares Dokument unter Kreditbriefen zu behandeln, wodurch Verkäufer und Käufer nicht in der Lage sind, die Auflösung von Verbindlichkeiten über ihre Eisenbahnfrachtbriefe vorzunehmen. Deshalb müssen Käufer unter hohem finanziellen Druck für die Fracht in Vorleistung gehen, derweil Verkäufer die Zahlung nicht rechtzeitig erhalten. Außerdem macht es die Nichtbegebbarkeit von Eisenbahnfrachtbriefen Käufern unmöglich, Transportgüter zu verkaufen, was wiederum die Übertragung von Waren und die Effizienz von Transaktionen begrenzt. [...]

Zwar sehen die Einheitlichen Richtlinien und Gebräuche für Dokumenten-Akkreditive (ERA 600) vor, dass Banken Eisenbahnfrachtbriefe akzeptieren können, dennoch sind diese Frachtbriefe nicht mit Dispositionsdokumenten vergleichbar, was wiederum Kontrolle und Entgegennahme der Fracht durch Vorlage unmöglich macht. Wegen ihrer hohen Risikoexposition sind Banken im Grunde nicht bereit, in der Praxis Eisenbahnfrachtbriefe

⁴³ S. Dokument [A/CN.9/998](#) vom 14. Juni 2019.

wie Kreditbriefe zu handhaben, weswegen Eisenbahnfrachtbriefe nicht zur Finanzierung und Bezahlung herangezogen werden können. [...]

Durch die Schaffung neuer Regeln zur Behebung der Handelsbarrieren, die sich daraus ergeben, dass der Eisenbahnfrachtbrief nicht derselben Beschaffenheit ist wie ein Dispositionspapier, können Handelsrisiken und Transaktionskosten gesenkt werden, sowie nachhaltige wirtschaftliche Entwicklung und blühender Handel gefördert werden, was allen Ländern der Welt zugutekommt. Diese Forderung mag über den Eisenbahnverkehr hinaus auch im Straßen- und Luftverkehr bestehen. Dispositionsdokumente für internationalen Handel und internationale Transportdienstleistungen müssen in verschiedenen Ländern in Umlauf gebracht und angewandt werden. Da damit einhergehende Probleme nicht durch Gesetze eines einzelnen Landes gelöst werden können, fordern die betroffenen Parteien die Formulierung neuer internationaler Regeln. [...]. Es könnte die Möglichkeit der Erstellung von Regeln zu einem vereinheitlichten Frachtbrief untersucht werden, der verkehrsträger-spezifisch oder multimodal im Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr gelten würde, sodass das Ziel der Verwendung eines durchgehenden Frachtbriefs für Kontrolle und Entgegennahme der Fracht erreicht würde. Durch eine solche zusätzliche Funktion könnten mit einem Frachtbrief Finanzierungs- und Zahlungsfunktionen vorgenommen werden. Es könnten auch Regeln über die Qualifizierung des Ausstellers, Ausstellungsbedingungen, beabsichtigte Nutzer, sowie Format und Gültigkeit der Ausstellung erwogen werden. Es lohnt sich der Hinweis, dass derlei neue Regeln das heutige materielle Verkehrsrecht nicht ändern sollen. [...]"

66. Bei der 52. UNCITRAL-Tagung (8.–19. Juli 2019)⁴⁴:

„[...] Es wurde zum Beispiel angeregt, der Kommission könnte die Möglichkeit der Erstellung von Vorschriften für ein Konnossement untersuchen, das für einen oder mehrere Verkehrsträger gelten würde, einschließlich Eisenbahn, Straße und Luftfahrt, wodurch die Ziele der Verwendung eines einzigen Konnossements, Kontrolle der Fracht und Annahme der Waren mit dem Konnossement erreicht würden, wobei dieses neue Dokument die Eigenschaften eines Konnossements erhalten sollte, damit auch die Bezahlfunktion ermöglicht wird. Ein solches künftiges Instrument sollte neue Vorschriften zu unter anderem der Qualifizierung des Ausstellers, den Bedingungen der Ausstellung, sowie Gegenstand, Format und Gültigkeit der Ausstellung umfassen. [...]

Die Kommission nahm den Vorschlag mit Interesse zur Kenntnis, an den eine beachtliche praktische Bedeutung für den Handel, insbesondere für das Wirtschaftswachstum in Entwicklungsländern geknüpft wird. Wegen der großen Anzahl der damit verbundenen Themen und deren Komplexität vereinbarte die Kommission, in einem ersten Schritt das Sekretariat mit der Untersuchung der juristischen Fragen in Bezug auf die Verwendung von Eisenbahn- und anderen Frachtbriefen zu beauftragen sowie sich mit anderen relevanten Organisationen zu koordinieren, als da wären, die Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr, die Organisation für die Zusammenarbeit der Eisenbahnen, das Internationale Eisenbahntransportkomitee, die relevanten Regionalkommissionen der Vereinten Nationen, FIATA und die Internationale Handelskammer. [...]"

67. Danach stellte das UNCITRAL-Sekretariat Nachforschungen zum Thema an und zog Sachverständige und interessierte Organisationen zu Rate, hauptsächlich über die Beteiligung an zwei eigens zu diesem Zweck ausgerichteten Expertengruppentreffen (Dezember 2019 und April 2020)⁴⁵.
68. In der 53. UNCITRAL-Versammlung (6.–17. Juli), „[...] wurde das Sekretariat beauftragt, Vorbereitungsarbeiten zu eröffnen mit Blick auf ein neues internationales Instrument begebbarer multimodaler Beförderungspapiere, die ebenfalls bei Beförderungen ohne See-

⁴⁴ S. Bericht der 52. UNCITRAL-Sitzung ([A/74/17](#)).

⁴⁵ S. Dokument [A/CN.9/1034](#) vom 11. Mai 2020.

strecke verwendet werden können. Diese Arbeit soll in enger Absprache und Zusammenarbeit mit allen relevanten internationalen Organisationen erfolgen, insbesondere mit der Wirtschaftskommission für Europa, OTIF, OSShD und dem Internationalen Eisenbahntransportkomitee, um sicherzustellen, dass UNCITRAL-Arbeiten laufende Arbeiten bei diesen internationalen Organisationen unterstützen und flankieren, ohne darin einzugreifen. Erste Arbeiten des UNCITRAL-Sekretariats könnten aus Sachverständigentreffen und, sofern die Mittel dazu vorhanden sind, einem UNCITRAL Colloquium bestehen.“⁴⁶

69. Im Februar 2021 richtete das UNCITRAL-Sekretariat das dritte Sachverständigentreffen aus, wobei die Berührungsfläche zwischen einem multimodalen Beförderungspapier und verkehrsträgerspezifischen Übereinkommen beleuchtet wurden. Die Diskussion drehte sich um Themen, die in einem internationalen Instrument über multimodale Beförderungspapiere zu behandeln wären.
70. Mit Blick auf Vorstehendes beabsichtigt UNCITRAL, den Entwurf eines neuen internationalen Instruments über begebare multimodale Beförderungspapiere in Arbeit zu nehmen, mit anderen Worten, es wird der „Doppelgleis-Ansatz“ befürwortet. Das neue Instrument soll verschiedene Verkehrsträger erfassen und Konflikte mit verkehrsträgerspezifischen Übereinkommen vermeiden.

G. OSShD

71. Bei ihrer 47. Sitzung (4.–7. Juni 2019) richtete die Ministerkonferenz der OSShD eine Ad-hoc-Arbeitsgruppe zu begebaren Beförderungspapieren ein. Diese Ad-hoc-Arbeitsgruppe soll Änderungen und Ergänzungen des SMGS-Übereinkommens erarbeiten und vorschlagen, die mit begebaren Beförderungspapieren einhergehende Probleme betreffen.
72. Die Ad-hoc-Arbeitsgruppe tagte 2020 zwei Mal. Sie befasste sich mit zwei Regelungsansätzen für Dispositionsdokumente im SMGS: 1) Änderung des SMGS und Hinzufügung einer zusätzlichen Seite zum SMGS-Frachtbrief, und 2) Vorbereitung eines Anhangs zum SMGS, in welchem die Form eines begebaren Beförderungspapiers sowie Bedingungen und Vorgehensweise bei seiner Anwendung beschrieben würden. Die Mehrheit der Mitglieder der Ad-hoc-Arbeitsgruppe sprach sich für die zweite Option aus.
73. Bei ihrer 3. Sitzung im März 2021 wird sich die Ad-hoc-Arbeitsgruppe mit einem von China vorbereiteten Handbuch über den SMGS-Frachtbrief befassen.
74. Daraus könnte man schlussfolgern, dass die Ad-hoc-Arbeitsgruppe den „Eingleis-Ansatz“ bevorzugt und entsprechende Änderungen im SMGS vorzubereiten beabsichtigt.

H. UNECE

75. Die UNECE Expertengruppe zum Einheitlichen Eisenbahnrecht hat einen Entwurf „Rechtsvorschriften des Einheitlichen Eisenbahnrechts“ (Legal provisions of Unified Railway Law) zur Anwendung auf Güterbeförderungsverträge erarbeitet (s. oben Absatz 13). Der ursprüngliche Entwurf folgte den ER CIM und dem SMGS zu Frachtbriefen, es handelt sich also nicht um begebare Beförderungspapiere. 2019 machte Professor Freise Vorschläge zu begebaren Beförderungspapieren⁴⁷. Darüber gab es jedoch keine inhaltliche Diskussion.

⁴⁶ S. Bericht der 53. UNCITRAL Sitzung ([A/75/17](#)).

⁴⁷ S. Unterlagen ECE/TRANS/SC.2/GEURL/2019/16 ([Französisch](#) und [Englisch](#)) und SC.2/GEURL Nr. 8 (2019) ([Englisch](#)).

V. SCHLUSSFOLGERUNGEN UND WEITERES VORGEHEN

76. Alle Beförderungspapiere (Konnossemente, Warenbegleitscheine, Frachtbriefe) haben zwei Kernfunktionen (Bestätigung des Empfangs der Fracht und ihres Zustandes und Beleg für die Bedingungen des Beförderungsvertrags). Einige Beförderungspapiere (Konnossemente) erfüllen noch eine weitere Aufgabe, nämlich die des Dispositionsdokuments.
77. Konnossemente haben sich im Seeverkehr entwickelt und stützen sich weiterhin hauptsächlich auf die *Lex mercatoria*, also auf internationale Praktiken und Gepflogenheiten, und nicht auf ein geltendes internationales Verkehrsübereinkommen. Beförderungspapiere, die keine Dispositionsdokumente sind, unterliegen verkehrsträgerspezifischen internationalen Übereinkommen über Land- und Luftverkehr.
78. Zumindest im internationalen Eisenbahnverkehr zwischen China und Europa gibt es Bedarf nach Vereinfachung des Handels und der Finanzabwicklung anhand von Beförderungspapieren, die Dispositionsdokumente sind. Diese Verkehre erstrecken sich jedoch über Gebiete, welche den ER CIM und SMGS-Vorschriften unterliegen. Insofern würde nur ein harmonisiertes Vorgehen bei der Verwendung von Beförderungspapieren als Dispositionsdokumente ordentlich funktionieren. Allerdings müssen erst noch die Erfordernisse und Meinungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen und ihrer Kunden im Gebiet der ER CIM ermittelt werden. Auch ist zu berücksichtigen, dass die Dauer eines Transports auf euroasiatischen Eisenbahnstrecken beträchtlich reduziert wurde, wodurch künftig die Kreditproblematik verringert werden dürfte.
79. Im Prinzip sind die Vor- und Nachteile der Verwendung von Beförderungspapieren als Dispositionsdokumente heute die gleichen wie vor mehr als 100 Jahren. Jedoch könnte die Verwendung elektronischer Frachtbriefe die Risiken, die mit Papierfrachtbriefen einhergehen, beheben helfen. Zwar ist die Digitalisierung der Funktion des „Dispositionsdokuments“ ein komplexes Unterfangen, dennoch sollte ein neues internationales Instrument oder die Änderung des bestehenden auf digitalen Lösungen aufbauen. Außerdem würden die üblichen Fristen für die Verabschiedung und das Inkrafttreten neuer oder der Änderungen bestehender Übereinkommen Arbeiten an papierbasierten Lösungen nicht rechtfertigen.
80. Nachhaltiger und effizienter Verkehr ist multimodal. Die ER CIM gelten als verkehrsträgerspezifisches Übereinkommen für multimodale Beförderung. Folglich sollte die Funktion des „Dispositionsdokuments“ des Beförderungspapiers nicht auf die Eisenbahnbeförderung begrenzt bleiben, sondern den multimodalen Verkehr erfassen.
81. Die Erteilung der Funktion als Dispositionsdokument ist ein komplexes Unterfangen und erfordert starke internationale Kooperation zwischen verschiedenen internationalen Organisationen und Vereinigungen aus den Bereichen Verkehr, Handel, Finanzen und Zoll, usw. Angesichts der Anzahl internationaler Organisationen und Verbände, die sich bereits mit der Thematik befassen, besteht ein erhebliches Risiko, dass Doppelarbeit geleistet und potenziell zuwiderlaufende Lösungen angestrebt werden.
82. Eingedenk der Human- und Finanzressourcen im OTIF-Sekretariat wäre es nicht effizient, geschweige denn machbar, die Thematik unabhängig und parallel zu anderen internationalen Organisationen zu bearbeiten. Ein derartiges Vorgehen würde womöglich zu unerwünschter Zerstückerung des internationalen Eisenbahnrechts beitragen.
83. Beim derzeitigen Stand der Dinge wäre es am vernünftigsten und zielführendsten, die Arbeit an einem neuen internationalen Instrument zu begebaren multimodalen Beförderungspapieren innerhalb von UNCITRAL zu konzentrieren. Zu betonen ist, dass Konflikte mit den ER CIM zu vermeiden und erforderliche Schnittstellen vorzusehen sind. Zu diesem Zweck mag zu einem späteren Zeitpunkt eine Änderung der ER CIM zu erwägen sein.