

Prof. Dr. Alexander Trunk

Vorlesung: Rechtsvereinheitlichung

SS 2016

8.6.2016: Rechtsvereinheitlichung im Transportrecht, insbesondere Straßengütertransport

A. Einführung

In der letzten Vorlesung haben wir uns abschließend mit Rechtsvereinheitlichung im Bereich der Kreditsicherheiten beschäftigt, einen praktisch sehr wichtigem Thema im Schnittbereich von Sachenrecht und Schuldrechts.

Ich habe bei der Vorlesung dazu einen besonderen Akzent auf die Mobiliarsicherheiten gelegt, und wir haben uns dieses Thema anhand eines Beispielsfalls zum sog. Kapstädter Unidroit-Übereinkommen von 2001 über Mobiliarsicherheiten an Ausrüstung: Convention on International Interests in Mobile Equipment (Flugzeuge, Eisenbahnen, Weltraumobjekte; **nicht Schiffe**) angesehen.

Heute möchte ich mit Ihnen die Rechtsvereinheitlichung in einem besonderen Wirtschaftssektor betrachten, der auf den ersten Blick vielleicht etwas speziell wirkt, aber von größter praktischer Bedeutung ist: die Transportwirtschaft.

B. Rechtsvereinheitlichung im Bereich des Transportrechts: Überblick

Während im KreditsicherungsR die R Vereinheitlichung bisher nur in Ansätzen erfolgt ist, ist TransportR einer der Rechtsbereiche, in dem die Rechtsvereinheitlichung besonders weit fortgeschritten ist.

Das ist zum einen Folge der wirtschaftlichen Bedeutung des Transportwesens: Statistiken sprechen von jährlichen Umsätzen in diesem Sektor allein in Deutschland in Höhe von ca. 130 Mrd. €. Zudem kommt die starke internationale Orientierung des Transports hinzu, s. etwa die Entwicklung der Häfen von Hamburg, Lübeck, Kiel. → Bedarf nach R Vereinheitlichung.

I. Begriff des TransportR = Recht des Personen- und Gütertransports. Gemischte RMaterie aus öff. R und PrivatR. Beispiel: Personentransport mit Taxi:

- öffr Konzession + Preisregelung
- privat-r TransportV (PersonenbeförderungsV)

Häufig wird Begriff des TransportR auf Güterbeförderung beschränkt.

II. Regelungsstrukturen des privaten Transportrechts

Abschluss – Inhalt/Durchführung (Rechte/Pflichten der Beteiligten, Leistungsstörungen) – Beendigung des TransportV

III. Rechtspolitische Grundwertungen des TransportR: Ausgleich der Interessen des Transporteurs (Frachtführer) und des Kunden (Absender) und des Empfängers

IV. Literatur

Hieros Gamos: <http://www.hg.org/transportation-law.html>

World Bank: <http://ppp.worldbank.org/public-private-partnership/sector/transportation/laws-agreements-conventions>

ABA: <http://apps.americanbar.org/dch/committee.cfm?com=IC706000>

Auf Deutsch:

Gut z.B. <http://www.transportrecht.de/> (Forschungsstelle für Europäisches Transport- und Verkehrsrecht der U Mannheim)

Webseiten verschiedener Verbände (z.B. Dt. Gesellschaft für TransportR, HH, <http://www.transportrecht.org/index1.htm>) und internationaler Organisationen.

V. Regelungsgrundlagen des privaten TransportR

Große praktische Bedeutung haben daneben aber auch Regelungen des öff. TransportR LuftverkehrsÜbk, etc. Die privat-r Transportbeziehungen erfolgen im Bezugsrahmen der öffentlichrechtlichen Regelungen (Verstoß dagegen kann zB zur Unwirksamkeit oder Leistungsstörungen privater Transportverträge führen).

1. In Deutschland

a) Für Gütertransport: grds. einheitliche Regelung der §§ 407 ff HGB (Frachtvertrag, Spedition): handels-r Vertrag (Unternehmer – Unternehmer, oder Unternehmer – Privatkunde) → gelten seit TransportRReform 1998 grds. für alle Beförderungsmittel.

Aber **wichtige Ausnahme Seetransport**, der in §§ 476 ff HGB geregelt ist (auch Personentransport!). Umfangreiche Gesetzesänderung 2013.

b) BGB §§ 631 ff, insbes. bei Personenbeförderung.

c) Gefälligkeitsverhältnisse

2. Auf internationaler Ebene erfolgt derzeit noch eine **Trennung nach Beförderungsmitteln**

a) Straßengüterverkehr:

CMR 1956 [Convention relative au transport des marchandises par route, **Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road**] = Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr: **abgeschlossen im Rahmen der UN/ECE.**

Da die Abkürzung CMR von der französischen Sprachfassung („La Convention ...“= abgeleitet ist, wird CMR meist im femininen Genus verwendet: „die“ CMR.

Obwohl die CMR ein relativ altes Übk ist, setzt sie immer noch den Standard für andere Regelwerke des TransportR, auch für das dt. HGB (dessen Regelungen sind teilweise wörtl. aus CMR übernommen). Vorteil der CMR: grds. umfassende Regelung des Frachtvertrages (51 Artikel). Aber: viele Lücken, die durch nat. Recht ausgefüllt werden müssen.

Überblick:

- Bestimmung zentraler Rechte und Pflichten der Vertragsparteien, insbes. des Frachtführers (carrier), der anderen Vertragspartei (sender). Nicht Vertragspartei, aber mit einigen eigenen Rechten ausgestattet ist der Empfänger (consignee).
- Verschuldensunabhängige Haftung Frachtführer mit Entlastungsmöglk, Art.17 (bestimmte Haftungsausschlüsse)
- Haftungsbeschränkung nach Gewicht der Ware, Art.23: max. 8,33 SZR pro Kilogramm Ware.

SZR/special drawing right: künstliche Währungseinheit, wurde 1969 vom Internationalen Währungsfonds (IWF/IMF) eingeführt. Ist durch einen Währungskorb wichtiger Weltwährungen definiert. Alle fünf Jahre werden die Gewichtung und die teilnehmenden Währungen vom IWF-Vorstand überprüft. Der Wert eines SZR wird täglich vom IWF festgelegt, basierend auf den Umtauschraten der Währungen, aus denen sich das SZR bildet.

Kurs 1 SZR entspricht ca. 1 Euro.

- Regelung des Frachtbriefs/ **consignment note**, Art.4 ff CMR als fakultatives Dokument mit bestimmten Wirkungen: **Beweiswirkung** Art.9, **Haftungswirkung** Art.7, sog. **Sperrfunktion**, Art.12. Der Absender kann nur „verfügen“, wenn er sein Frachtbriefexemplar (das erste der drei Originale) vorlegen kann, Art.12 V. Das Recht auf nachträgliche Verfügung erlischt mit der Ablieferung des Gutes, Art.12 II. Somit kann die Zahlung gegen das erste Original des CMR-Frachtbriefes erfolgen.

- Kein Wertpapier (negotiable instrument) im engeren Sinn (werden nach sachen-r Grundsätzen übertragen)
- Kein Traditionspapier (document of title to goods: Besitzübertragung an Papier ersetzt im Rahmen Eigentumsübergang Besitzübertragung an der Sache) wie Lagerschein (warehouse warrant) und Konnossement (bill of lading)
-
- Regelungen des CMR (wie auch anderer transport-r Abkommen) sind grds. zwingend
-
- Die CMR gilt grds. auch für multimodalen Transport, Art.2

Vertragsstaaten: Albanien, Armenien, Aserbeidschan, Belgien, Bosnien-Herzegowina, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Georgien, Griechenland, Großbritannien, Iran, Irland, Italien, Kasachstan, Kirgisistan, Kroatien, Lettland, Libanon, Litauen, Luxemburg, Marokko, Mazedonien, Moldawien, Mongolei, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien-Montenegro, Slowenien, Slowakei, Spanien, Tadschikistan, Tschechien, Tunesien, Turkmenistan, Türkei, Ungarn, Usbekistan, Weißrussland, Zypern.

Wichtig: Russland und andere GUS-Staaten sind hier Vertragspartner, anders als z.B. bei ÜbK im Internationalen Eisenbahnverkehr.

Aufbau:

Preamble

Chapter 1 - Scope of Application

KAPITEL 1: Geltungsbereich

Chapter II - Persons for whom the Carrier is Responsible

KAPITEL II: Haftung des Frachtführers für andere Personen

Chapter III - Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

KAPITEL III: Abschluß und Ausführung des Beförderungsvertrages

Chapter IV - Liability of the Carrier

KAPITEL IV: Haftung des Frachtführers

Chapter V - Claims and Actions

KAPITEL V: Reklamationen und Klagen

Chapter VI - Provisions Relating to Carriage Performed by Successive Carriers

KAPITEL VI: Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer

Chapter VII - Nullity of Stipulation to the Convention

KAPITEL VII: Nichtigkeit von dem Übereinkommen widersprechenden Vereinbarungen Artikel 41

Chapter VIII - Final Provisions

KAPITEL VIII: Schlußbestimmungen

b) Eisenbahnverkehr:

aa) COTIF iVm CIV/CIM 1999: Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (anstelle eines EisenbahnÜbk von 1890) in der Fassung des Änderungsprotokolls vom 3. Juni 1999: CIV/CIM sind Anlagen dazu.

Die COTIF wurde im Rahmen der „Zwischenstaatlichen Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr – OTIF – mit Sitz in Bern ausgearbeitet, s. dazu <http://www.otif.org/>

Auszug aus der Webseite der EU (aktualisiert) zur OTIF: Die heute als OTIF bezeichnete Zwischenstaatliche Organisation für den internationalen Eisenbahnverkehr entstand mit dem Inkrafttreten des 1980 unterzeichneten Übereinkommens über den Internationalen Eisenbahnverkehr (OTIF) im Jahr 1985.

Dieses Übereinkommen ist in Bern unterzeichnet und durch das Protokoll von Vilnius von 1999 geändert worden. Dieses Protokoll ist im Jahr 2006 in Kraft getreten.

Ziel ist die Herbeiführung einer einheitlichen Rechtsordnung für die durchgehende internationale Beförderung von Reisenden, Gepäck und Gütern mit der Eisenbahn zwischen den Mitgliedstaaten.

Der OTIF gehören gegenwärtig 49 Länder an, und zwar:

- alle Staaten Europas mit Ausnahme der Nachfolgestaaten der ehemaligen UdSSR (außer Litauen und Lettland);
- vier Staaten im Nahen und Mittleren Osten (Irak, Iran, Libanon und Syrien);
- drei nordafrikanische Staaten (Algerien, Marokko und Tunesien).

Der Sitz der Organisation befindet sich in Bern; ihre Organe sind: die Generalversammlung, der Verwaltungsausschuss, der Revisionsausschuss, der Fachausschuss für die Beförderung gefährlicher Güter sowie das Zentralamt für den internationalen Eisenbahnverkehr.

Die Schwerpunkte der Tätigkeit der OTIF sind:

- das internationale Eisenbahnbeförderungsrecht (Personenverkehr und Güterverkehr);
- die Beförderung gefährlicher Güter;
- Verträge über die Verwendung von Wagen;
- der Vertrag über die Nutzung der Eisenbahninfrastruktur;
- die Validierung technischer Normen und die Annahme einheitlicher technischer Vorschriften für Eisenbahnmaterial;
- die Beseitigung von Hindernissen beim Grenzübertritt im internationalen Eisenbahnverkehr;
- die Mitwirkung an der Ausarbeitung anderer internationaler Übereinkommen betreffend den Eisenbahnverkehr.

Der Beitritt zum Übereinkommen steht regionalen Organisationen für wirtschaftliche Integration wie der Europäischen Gemeinschaft offen. Die Frage des Beitritts war daher bereits bei der Vorlage der Richtlinie über die Interoperabilität im Eisenbahnverkehr erörtert worden.

Zudem berühren die im Bereich des Eisenbahnverkehrs vorgelegten neuen Vorschläge unmittelbar Bereiche, die unter das Protokoll von Vilnius fallen, insbesondere auf den Gebieten Fahrgastrechte, Pflichten der Beförderer von Gütern sowie Interoperabilität.

CIV steht für „Einheitliche Rechtsbestimmungen für den Vertrag über die Eisenbahnbeförderung von Personen: **Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV) - Appendix A to COTIF**

CIM steht für „Einheitliche Rechtsbestimmungen für den Vertrag über die Eisenbahnbeförderung von Gütern“: **Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM) - Appendix B to COTIF**

Überblick:

CIM ist anwendbar, wenn sowohl Absende- als auch Empfangsort in COTIF-Vertragsstaat. Wenn nur einer der Staaten Vertragsstaat ist, kann CIM durch Vertrag vereinbart werden.

CIM ist zwingend! (so auch CMR)

Das CIM enthält Regeln zum Vertragsschluss. Diese schließen u.a. Frachtbrief (**consignment note**) ein, der dem CMR-Frachtbrief nachgebildet ist (ausdrücklich kein Konnossement/bill of lading).

Haftung Frachtführer: ähnlich wie bei CMR grds. verschuldensunabhängig, aber Haftungsbegrenzung und Haftungsausschlussgründe, s. Art.23. Bei Verlust des Transportgutes Obergrenze 17 Rechnungseinheiten (wohl SZR) pro Kilogramm. Bei Schädigungen etc. Sonderregelungen, aber mit Obergrenze des Betrags bei Verlust.

bb) Beachte: im postsowjetischen Raum und Asien besteht einer der OTIF vergleichbare Parallelorganisation mit Sekretariat in Warschau (russ. OSZhD – Organization for Cooperation of Railways). Diese hat u.a. das SGMS, Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) ausgearbeitet, das der COTIF vergleichbar ist. Wegen verschiedener Divergenzen der Regelungswerke besteht insoweit ein laufender Bedarf für Verknüpfungen der Regelungswerke der OSZhD und der OTIF (gemeinsame Frachtbriefe etc.).

c) Luftverkehr:

Montrealer Übk 1999 = Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften für die Beförderung im internationalen Luftverkehr (in Kraft seit 2004): ausgearbeitet im Rahmen der ICAO, tritt an Stelle des Warschauer Übk 1929/1955

Überblick:

Anwendbarkeit grds. Abflug- und Zielort in Vertragsstaaten, aber teilw. erweitert.

Regeln sowohl Personen- als auch Gütertransport.

Regelt die vertraglichen Beziehungen der Parteien, z.B. wird Luftfrachtbrief vorgeschrieben. Viele Ähnlichkeiten mit CMR (nicht SeeR).

Haftung des Luftfrachtführers: grds. verschuldensunabhängig, aber Entlastungsmöglichkeiten und Haftungsbegrenzungen. Z.B. bei Personenschäden Obergrenze 100.000 SZR, Verspätung (!) bis 4150 SZR, Reisegepäck 1000 SZR, Güter 17 SZR pro Kilogramm. Vertragliche Verpflichtung zur regelmäßigen Überprüfung der Höchstbeträge.

d) Seetransportrecht

Internationales Einheitsrecht in diesem Teilfeld des TransportR (meist als SeehandelsR bezeichnet) **regelte traditionell nur Gütertransport**.

In jüngerer Zeit wird aber auch der **Personentransport erfasst: Athener Übk 1974/2002** und parallel dazu EU-VO Athen (2009).

Wichtig auch die **Neuregelung dt. SeehandelsR durch G vom 20.4.2013** (beruht auch auf int. und europ. Einheitsregelungen).

Überblick:

aa) Hague-Visby Rules [Haag-Visby Regeln]: International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading 1924/rev. 1968 (vom Comité Maritime International entwickelt): ins 5. Buch des HGB (SeehandelsR) übernommen.

Nur selektive Regelung mit Schwerpunkt auf **Konnossement** (Traditionspapier!) und Haftungsfragen:

- **grds. Verschuldenshaftung, aber zwingend!**
- **Haftungsausschlüsse z.T. str., z.B. Haftungsausschluss bei nautischem Verschulden** (s. § 2 Haager Regeln).
- **Sehr weitgehende Haftungsbegrenzung** (urspr. 100 brit. Pfund pro Gegenstand, heute 2 SZR pro Kilogramm und Obergrenze 666,67 SZR pro Stück).

bb) Hamburg Rules: UN-Konvention von 1978 über die Beförderung von Gütern auf See → in Kraft seit 1992, aber von Deutschland nicht ratifiziert. Aber sachlich teilweise in 5. Buch des HGB übernommen.

Gelten als gut strukturiert, aber teilweise etwas zu starr. Weniger reederfreundlich als Haag-Visby-Regeln (z.B. Beseitigung des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden), Erhöhung der Haftungsobergrenzen (2,5 SZR pro Kilogramm oder 835 SZR pro Stück).

cc) Rotterdam Rules: UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea von 2008 → noch nicht in Kraft

Sehr detailreich, gilt als stark von anglo-amerikan. Strukturüberlegungen geprägt, etwas unübersichtlich.

Inhaltlich z.B. weitere Erhöhung der Haftungsbegrenzung auf 3 SZR pro Kilogramm.

Wichtig : will auf Landtransport etc. auch see-r Regeln anwenden, soweit nicht spezielles Übk eingreift.

e) **Binnenschiffahrtsverkehr: CMNI 2001** [Convention de Budapest relative au transport de marchandises en navigation intérieure)

3. EU

a) Regelungen im Bereich Verkehr/Verkehrspolitik, mit Schwerpunkt im öff. R.

b) Grundlegend (für Liberalisierung und EU-rechtliche Regelung des Luftverkehrs) waren die sog. **Open Skies Urteile des EuGH 2002**: Vertragsverletzungsverfahren gg Abschluss von sog. Open Skies-Verträgen einzelner EU-Staaten mit den USA. Zuständigkeit der EU für Teil der Verkehrspolitik im Flugverkehr (Preisgestaltung; auch Beschränkungen des Eigentums an Fluggesellschaften auf Angehörige von Vertragsstaaten verletze DiskrVerbot in EG) → neue Flugverkehrsabkommen als Abkommen der EU und der Mitgliedstaaten geschlossen, zuletzt Abk EU-USA (in Kraft seit 2008).

c) Die EU ist im Jahr 2011 der OTIF (Eisenbahnverkehr) beigetreten.

d) Besonderes Merkmal der Gesetzgebungstätigkeit der EU im Bereich des privaten TransportR sind **Regelungen über die Passagierrechte**, z.B. bei Luftverkehr, Bahn und Schiff.

aa) Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91 (Text with EEA relevance) - Commission Statement

bb) Regulation (EC) No 1371/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on Rail Passengers' Rights and Obligations

cc) Regulation (EU) No [1177/2010](#) of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway.

S. dazu die von mir gestellte Hausarbeit in der BGB-Übung für Fortgeschrittene im WS 2012/2013 (EU-Fluggastrechte-VO). Kann auf Nachfrage bei meinem Lehrstuhl erhalten werden.

VI. Fallbeispiel zur CMR: (Güterverkehr auf der Straße)

S. dazu auch <http://www.unece.org/trans/welcome.html>

Angelehnt an BGH, Urt. v. 1.6.2006, zugänglich auf <http://bundesgerichtshof.de>

Die Klägerin nimmt die Beklagte als Frachtführerin wegen des Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Klägerin veräußerte im September 2000 an eine Kundin in Toronto/-Kanada Gewebe, das sie der Käuferin mit insgesamt 187.800,08 DM in Rechnung stellte. Auf Weisung der Käuferin sollte die Ware direkt an die L. in Moskau geliefert werden, an die das Gewebe weiterveräußert worden war. Zu diesem Zweck beauftragte die Klägerin die Beklagte am 6. September 2000 zu festen Kosten mit dem Versand von 99 Kartons Gewebe (Bruttogewicht 8.637 kg) von Lörrach nach Moskau. Die Beklagte übertrug die Beförderung des Gutes an die S. R. AO in Moskau - die Streithelferin der Beklagten -, die ihrerseits die A. mit der Transportdurchführung beauftragte. Deren Fahrer übernahm die Ware am 8. September 2000 in Lörrach. Mit Schreiben vom 19. September 2000 hat die Klägerin gegenüber der Beklagten den Verlust des Gutes reklamiert.

Die Klägerin hat behauptet, die Ware sei bei der rechtmäßigen Empfängerin nicht angekommen. Nach seinem Eintreffen in Moskau am 14. September 2000 sei der Fahrer vor dem dortigen Zollamt von einem Unbekannten, der sich als Repräsentant der Empfängerfirma L. ausgegeben habe, angesprochen worden. Auf Weisung dieser Person sei der Fahrer zu einer Entladestelle gefahren, die nicht der im Frachtbrief angegebenen Ablieferungsadresse entsprochen habe. Dort sei das Gut abhanden gekommen. Durch den Verlust der Ware sei ein Schaden in Höhe von 96.020,66 € (= 187.800,08 DM) entstanden. Die Klägerin macht diesen Schaden nach den Grundsätzen der Drittschadensliquidation im eigenen Namen geltend.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 96.020,66 € nebst Zinsen zu zahlen.

Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten und hat vorgetragen, der Fahrer habe die ihm beim Zollamt in Moskau mitgeteilte Entladestelle angefahren und die Ware einem Mitarbeiter der Empfängerfirma übergeben. Der Erhalt der Sendung sei auf dem CMR-Frachtbrief quittiert worden. Wenn sich Personen mittels gefälschter Dokumente Gewahrsam an der Ware verschafft haben sollten, greife zumindest Art. 17 Abs. 2 CMR zu ihren, der Beklagten, Gunsten ein.

Der Klägerin sei auch kein Schaden entstanden, weil davon auszugehen sei, dass die kanadische Käuferin der Ware die Rechnung der Klägerin ausgeglichen habe. Ebenso wenig hätten die Kundin der Klägerin und die Abnehmerin in Moskau einen Schaden erlitten, so dass dieser auch nicht über die Grundsätze der Drittschadensliquidation geltend gemacht werden könne.

Lösungsskizze:

1. CMR für Deutschland völkerrechtlich in Kraft?
2. Anwendungsbereich CMR, Art.1, 2: uU auch Teilstrecken mit anderen Transportmitteln eingeschlossen (Art.2)
3. Anspruchsgrundlage: Art.17
 - a) Aktivlegitimation: auch Absender (= Vertragspartner), Aktivlegitimation Empfänger gem. Art.13 schließt dies nicht aus.
 - b) Haftungsbegründung:
 - aa) Art.17 grds. verschuldensunabhängige Obhutshaftung.

bb) Haftung auch für Dritte, Art.3

cc) Haftungsausschlussgründe Art.17 II (aber nicht III), IV: hier stark umstandsbezogen. „Täuschung“ des Lkw-Fahrers. Der Sache nach Mitverschuldensgesichtspunkt.

cc) **Sonderproblematik Drittschadensliquidation:** wird von BGH als mit CMR vereinbar angesehen; eine Überspannung der Anforderungen sei zu vermeiden (DSL greift nur dann nicht ein, wenn Schaden des Empfängers „offensichtlich“ ausscheidet).

c) Haftungsausfüllung, Art.23 mit Obergrenze Art.23 III.

d) Wegfall der Haftungsbegrenzung im Fall von Art.29 bei Vorsatz oder gleichgestelltem Verschulden des Frachtführers: vgl. mit § 435 BGB und anderen nat. Rechten.

Literatur zur Nachbereitung:

Wikipedia-Artikel „Internationale Vereinbarung über Beförderungsverträge auf Straßen“

Wikipedia-Artikel „Montrealer Abkommen“

Wikipedia-Artikel Seehandelsrecht (Deutschland),
<http://de.wikipedia.org/wiki/Seehandelsrecht>