

weit überschritten. Bisher sind dem Abkommen fünf Staaten der Europäischen Gemeinschaft beigetreten (Großbritannien, Dänemark, Irland, Frankreich, Niederlande). Es bestehen gewisse Hoffnungen, daß auch die Bundesrepublik Deutschland dem Abkommen beitreten könnte. Bisher liegt allerdings lediglich eine entsprechende Kabinettsvorlage vor. Während es durchaus möglich ist, daß die Zahl von 90 Ratifikationen in der nächsten Zeit erreicht wird, wird ohne eine Beteiligung der Vereinigten Staaten oder der Staaten des Ostblocks die Grenze von zwei Dritteln der Pflichtbeiträge schwerlich zu erreichen sein.

Klaus Bockslaff □

UNCTAD: Maßnahmen gegen Betrug im Seetransportwesen und Piraterie gefordert — 1985 erneute Beratung (46)

I. Betrügerische Praktiken in der Schifffahrt und Piraterie waren Gegenstand der ersten Zusammenkunft einer zwischenstaatlichen Ad-hoc-Gruppe, die vom 6. bis 17. Februar 1984 in Genf zusammentrat und die von dem Schifffahrts-Ausschuß der Handels- und Entwicklungskonferenz der Vereinten Nationen (UNCTAD) eingerichtet worden war. Die Anregung zu dieser Konferenz kam von den Entwicklungsländern, deren Handel im wesentlichen über Seetransport abgewickelt wird und die daher erheblich von den Schäden in Höhe von 1 Mrd DM jährlich betroffen werden, die beim Seetransport durch betrügerische Praktiken und Piraterie entstehen. Grundlage der Konferenz, an der Repräsentanten von 60 Regierungen und Beobachter von 20 interessierten Organisationen teilnahmen, war ein Bericht des UNCTAD-Sekretariats (Review and Analysis of Possible Measures to Minimize the Occurrence of Maritime Fraud and Piracy, UN-Doc. TD/B/C.4/AC.4/2), in dem die wesentlichen Erscheinungsformen der Piraterie und der betrügerischen Praktiken bei der Schifffahrt dargestellt und mögliche Gegenmaßnahmen erörtert werden.

Dieser Bericht unterscheidet bei den Vergehen gegen die Schifffahrt im wesentlichen sechs Bereiche: Betrug mit Hilfe von Dokumenten, Betrug zwischen den Parteien eines Chartervertrages, Betrug durch Abweichen von der vorgesehenen Route, Versicherungsbetrug, verschiedene betrügerische Praktiken durch Schiffsagenten im Zusammenhang mit der Bestellung von Schiffshypothesen sowie schädigende Handlungen während des Aufenthaltes des Schiffes im Hafen.

Für den Betrug mit Hilfe von Dokumenten werden hauptsächlich die Verladepapiere verwendet, die wegen ihrer weitreichenden rechtlichen Wirkungen unter anderem hinsichtlich des Eigentums an der Fracht und ihres relativ geringen Schutzes gegen Fälschung für betrügerische Manipulationen besonders anfällig erscheinen. Eine der gebräuchlichen betrügerischen Verhaltensweisen besteht darin, daß der Verkäufer die Verladepapiere so fälscht, daß der Eindruck entsteht, als habe er die Fracht verladen (ohne sie aber tatsächlich an Bord des Schiffes gebracht zu haben). Bei diesen Praktiken werden die übrigen notwendigen Begleitdokumente ebenfalls gefälscht. Dieser Satz an leicht zu fälschenden Dokumenten wird dann

an einen gutgläubigen Käufer veräußert, der allerdings das Schiff an dem Bestimmungsort vergeblich erwartet bzw. es nur ohne seine Fracht antrifft. Andere Vorgehensweisen bestehen darin, daß Güter in einer anderen Menge oder Qualität zum Beispiel in Containern versandt werden, ohne daß der Frachtführer dies bemerken könnte. Auf eine detaillierte Inspektion der Güter wird dabei aus Kostengründen in der Regel verzichtet. Bezahlt wird der Kaufpreis für die Frachtgüter üblicherweise bei Erhalt der Verladepapiere. Die Bezahlung erfolgt dabei durch zwischengeschaltete Banken.

Bei den betrügerischen Praktiken durch die Parteien eines Chartervertrages sind verschiedene Konstellationen denkbar, in denen entweder der Charterer oder der Schiffseigner sich auf Kosten der anderen beteiligten Parteien bereichert, ohne seinerseits die vertraglich ausgemachten Verpflichtungen zu erfüllen.

Andere Praktiken bestehen darin, daß der Schiffseigner dem Frachteeigentümer zwar den Transport zu einem bestimmten Hafen zusagt, dabei aber von der vorgesehenen Route abweicht, die Fracht anderweitig verkauft und sein Schiff entweder durch Versenken oder Namens- und Registrierungsänderung verschwinden läßt. Für diese Art des Vorgehens bieten sich vor allem Gegenden an, in denen auf Grund von politischen Unsicherheiten die staatlichen Überwachungsmöglichkeiten allenfalls eingeschränkt gegeben sind.

Häufig sind auch Fälle von Versicherungsbetrug. Dabei werden entweder überversicherte Schiffe oder überversicherte Ladungen durch Versenken vernichtet und die Versicherungssummen von den Versicherern eingefordert. In diesen Fällen muß von dem Versicherer der Nachweis geführt werden, daß das Schiff absichtlich versenkt wurde, ein Vorhaben, das aus tatsächlichen und, in manchen Ländern, rechtlichen Gründen schwierig durchzuführen ist.

Neben weiteren verschiedenen betrügerischen Praktiken erwähnt der Bericht schließlich die zunehmenden Fälle von Piraterie auf Hoher See oder in Nähe des Landes; wobei von organisierten Banden von bis zu 30 Mitgliedern Schiffe und ihre Besatzungen mit Gewalt angegriffen werden.

II. Die Vorschläge des Berichts des UNCTAD-Sekretariats zur Erhöhung der Sicherheit beim Seetransport lassen sich in zwei wesentliche Gruppen unterteilen. Auf der einen Seite stehen die Maßnahmen, die von privater Seite oder einzelnen Regierungen eingeführt werden könnten. Dazu gehört der Vorschlag der Einführung der zentralen Erfassung für Verladepapiere, in der sofort nach ihrer Ausstellung diese Dokumente gespeichert würden. Der Eigentumsübergang an der Fracht würde nach diesem Vorschlag die Mitteilung an die zentrale Registraturstelle erfordern.

Auf der anderen Seite stehen die Maßnahmen, bei denen noch weitere Konsultationen auf der zwischenstaatlichen Ebene erforderlich sind. Einer dieser Vorschläge sieht die Einführung einer besonderen Dienstleistung der Banken bei Verkäufen der verfrachteten Güter vor. Danach würden die bei diesen Verkäufen für deren Finanzierung zwischengeschalteten Banken ihren Kunden vertraglich garantieren, daß die für die Fracht vorgesehenen Waren sich tatsächlich an Bord des

vorgesehenen Schiffes befinden. Weitere Vorschläge beziehen sich auf die Einführung einer internationalen Konvention über Fragen der Jurisdiktion und der Auslieferung der betroffenen Personen in Fällen von betrügerischen Maßnahmen beim Seetransport sowie bei Piraterie.

III. In den Beratungen der zwischenstaatlichen Ad-hoc-Gruppe herrschte unter allen Beteiligten Einigkeit darüber, daß es notwendig sei, im Interesse eines reibungslosen Wirtschaftsablaufs die Sicherheit des Seetransports zu erhöhen. Von dem Vertreter der Internationalen Handelskammer wurde dabei darauf hingewiesen, daß die Vorzüge des gegenwärtigen Systems des Seehandelsrechts, die in der überwiegenden Mehrheit der Fälle eine komplikationslose Abwicklung des Seehandels ermögliche, nicht durch einzelne betrügerische Maßnahmen beseitigt werden sollten. Das System sollte vielmehr durch Erhöhung der Fälschungssicherheit und Verwendung elektronischer Datenübertragungsmöglichkeiten sicherer gemacht werden. Von den Vertretern anderer internationaler Organisationen wurde die Erarbeitung einer Klassifizierung der Häfen hinsichtlich der Transportsicherheit vorgeschlagen. Uneinigkeit bestand zwischen den Vertretern auf der Tagung über die Frage, ob ein Bezug hergestellt werden könne zwischen Ländern mit Billigflaggen und den Vorkommen von betrügerischen Praktiken. Hingewiesen wurde auf die Notwendigkeit, zwischen den betroffenen staatlichen und privaten Stellen den Informationsaustausch über betrügerische Praktiken zu erhöhen und so eine bessere Grundlage für Reaktionsmöglichkeiten zu haben.

Am Ende der Tagung wurde das UNCTAD-Sekretariat in einer Resolution (TD/B/985, Annex I) aufgefordert, über die verschiedenen während der Tagung gemachten Vorschläge eine vertiefende Studie anzufertigen. Es soll versucht werden, einerseits die betrügerischen Praktiken zu verhindern und andererseits diejenigen zu bestrafen, die die Vergehen gegen die Sicherheit des Schiffstransports unternehmen. In der verabschiedeten Resolution wird dem UNCTAD-Verwaltungsrat für das Jahr 1985 die neuerliche Einberufung der zwischenstaatlichen Ad-hoc-Gruppe nahegelegt; dann sollen die notwendigen Maßnahmen abschließend beraten werden.

Klaus Bockslaff □

Rechtsfragen

Gastland-Ausschuß: USA scheinen ihrer Gastgeber-Rolle müde — Diplomaten als Täter beim Falschparken, als Opfer bei Anschlägen — Was tat Herr O im Park? (47)

(Dieser Beitrag knüpft an den Bericht in VN/1978 S.67f. an).

Die geplatzte Gromyko-Reise

Die schon berühmt gewordene Szene spielte im Ausschuß für die Beziehungen zum Gastland, der am 19. September 1983 seine 98. Sitzung abhielt. Der sowjetische Delegierte Igor Jakowlew hatte sich darüber beschwert, daß dem sowjetischen Außenminister Gromyko die bisher gewohnte Landung mit einer zivilen Aeroflot-Maschine auf den New Yor-