

Prof. Dr. Andreas Maurer, LL.M.

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht mit Schwerpunkt Transportrecht

Die CMI Lex Maritima 2025 – Hintergründe und Perspektiven eines maritimen Einheitsrechts



Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

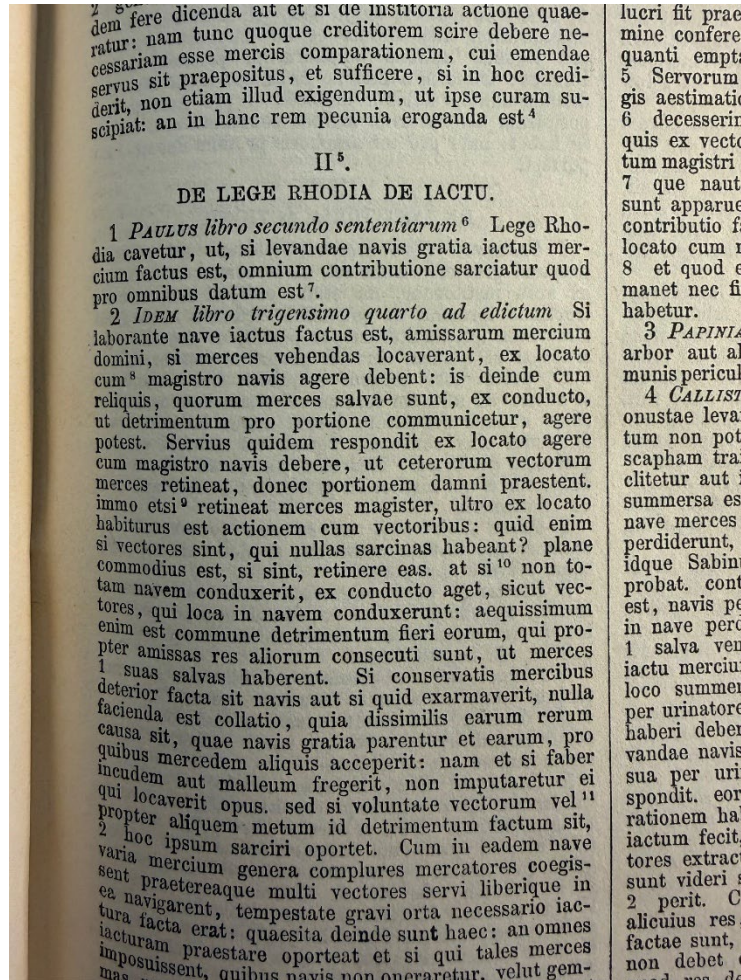


Foto: Andreas Maurer

Regeln über den Seewurf:

Digesten 14.2 (ca. 5. Jahrhundert v. Chr.):

De lege Rhodia de iactu

14.2.1:

Lege Rhodia cavetur, ut si levandae navis gratia mercium factus est, omnium contributione sarciatur quod pro omnibus datum est

“Das Rhodische Seerecht bestimmt, dass wenn Güter über Bord geworfen werden, um das Schiff zu leichtern, muss das, was für alle hingegeben wurde von allen ersetzt werden.”

Über die Zeit entstehen Regeln, die sich in ganz Europa verbreiten

Rôles d'Oleron
(12th century)

Consulato del mare
(14th century –
Barcelona)

Wisby Rules (16th
century - Scandinavia)

Ähnlich oder synonym verwendete Begriffe:

Lex Mercatoria

Law Merchant

In neuerer Zeit:

Neue Lex Mercatoria

New Law Merchant

Lex Maritima (Neue Lex Mercatoria der maritimen Wirtschaft)

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Die Grundidee:

Es gibt eine Reihe von Regeln im Seehandelsrecht, die im Kern weltweit gelten. Zu diesen Regeln können in staatlichem Recht niedergelegt sein, im Völkerrecht oder in privat erzeugten Regeln sowie auch z.B. in Standardverträgen, die branchenweit Verwendung finden und akzeptiert sind.

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Die International Working Group:

- Eric Van Hooydonk (Belgium),
Chairman
- Jesús Casas (Spain), *Rapporteur*
- Lijun Zhao (Ms) (China)
- Michael Sturley (USA)
- Tomotaka Fujita (Japan)
- Andreas Maurer (Germany)
- Mišo Mudrić (Croatia)
- Werner Braun Rizk (Brazil)
- Massimiliano Rimaboschi (Italy)
- Bernardo Melo Graf (Mexico)
- Eduardo Adragna (Argentina)
- Javier Franco (Colombia)
- Kerim Atamer (Turkey)
- Aybek Ahmedov (Russia)
- Andrea La Mattina (Italy)
- Frank Smeele (The Netherlands)
- Luiz Roberto Leven Siano
(Brazil)
- Filippo Lorenzon (UK/Italy)
- Gustavo Omaña (Venezuela)

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Ausgangsüberlegungen:

- Die Harmonisierung von Seerecht durch internationale Übereinkommen ist schwierig.
 - Haag, Haag-Visby, Hamburg haben zu Fragmentierung geführt
 - Rotterdam Regeln sind nicht in Kraft getreten
 - Neue Versuche der Vereinheitlichung sind nicht erkennbar und in der derzeitigen Situation auch nicht erfolgversprechend
- Modellgesetzen fehlt es an Bindungswirkung und Überzeugungskraft
- Gleichwohl zeigt die Praxis, dass es eine ganze Reihe von Regeln (Prinzipien) gibt, die überall gleich oder zumindest ähnlich gelten.
 - Ziel war es, diese Prinzipien durch rechtsvergleichende Methoden deskriptiv (nicht normativ - suche nach dem „Common Core“, nicht der „Better Rule“) zu erfassen.

Weitere Ausgangsüberlegungen:

In der Seehandelspraxis spielen nicht nur staatliche oder internationale Gesetze eine wichtige Rolle, sondern auch Standardverträge, die oft zu sehr weitgehenden Standardisierungen führen.

In der Folge:

- Formulierung von Arbeitshypothesen zu bestimmten Prinzipien
- Abgleich in den verschiedenen Rechtsordnungen
- Diskussion der gefundenen Ergebnisse
- Bewertung des Grades der Vereinheitlichung
- Befragung aller NMLAs, die im CMI organisiert sind
- Zahlreiche Rückantworten
- Auswertung der Rückantworten und finale Fassung des Dokuments



Fotos: Jesus Casas

- Dutzende Videokonferenzen
- Fünf Treffen der IWG auf drei Kontinenten
- Tausende ausgetauschter E-Mails
- 10 Entwurfsfassungen
- Verabschiedung durch die Vollversammlung des CMI am 17.05.2025

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- **Aufbau des Dokuments**
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Aufbau des Dokuments:

- Einführung
- 5 Rules (die sich auf das Dokument und dessen Nutzung selbst beziehen)
- 25 Principles (die vereinheitlichtes Seerecht beinhalten)
- Sowohl Rules als auch Principles jeweils mit umfangreichen Kommentierungen und Nachweisen zu Fundstellen in unterschiedlichen Rechtsordnungen

General introduction

Part 1 – Preliminary rules

Part 2 – Sources of maritime law

Part 3 – Ships

Part 4 – Maritime responsibilities and liabilities

Part 5 – Maritime contracts

Part 6 – Maritime incidents

Part 7 – Maritime claims

Citations and abbreviations

Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles – Aufbau

The CMI Lex Maritima – The Tokyo Draft

Part 2 Sources of maritime law

Principle 1 – Interpretation of maritime law

- (1) In the interpretation of the positive maritime law, a Court may find it appropriate to support the uniformity of maritime law and the facilitation of maritime shipping and trade.
- (2) These Principles may be used to interpret the positive maritime law.

Commentary

Paragraph (1) first of all invites judges and arbitrators to take into account the desirability of an internationally consistent and unifying approach when interpreting the positive maritime law (the same approach may be applied, for that matter, by national legislators, governments and authorities when introducing or implementing laws and regulations). The call is in line with the core objective of the CMI, as already mentioned in the Commentary to Rule 1. However, in accordance with Rule 4(2), this interpretation rule cannot, of course, affect the specific interpretation rules that are part of the positive maritime law itself (including the general non-maritime law, for example the rules for the interpretation of international treaties⁴² or the rules governing the interpretation of statutory provisions or contract clauses⁴³). On the other hand, it can be assumed that the Principle expressed here is in many cases indeed compatible with the positive maritime law, or that it easily fits in with it. Some maritime (and other) conventions even contain explicit rules according to which, in the interpretation and application of their provisions, regard must (not just 'may') be had to their international character and the need to promote uniformity.⁴⁴ The same Principle of unified interpretation has also been implemented, for a number of specific maritime conventions, through interpretative resolutions from the IMO⁴⁵. It has further been advocated, as a general guideline, in legal doctrine⁴⁶, and is supported by some national statute law.⁴⁷ Some national courts apply this guideline even in the absence of an explicit obligation in

The CMI Lex Maritima – The Tokyo Draft

the relevant convention.⁴⁸ Ample case law confirms this necessity of interpreting maritime unification conventions based on an international and unifying rather than a national approach.⁴⁹ After all, the Principle presented here is a logical consequence of the obligation to interpret the provisions of an international convention based on the context, the object, the objectives and the history of the convention itself rather than from the perspective of national law, which is underlined in many maritime law systems and by many authorities on maritime law.⁵⁰ It is also consistent with the national provisions referred to in the Commentary to Rule 5 that recognise the general principles of maritime law as a formal source of law. In order to make a uniform interpretation possible, account should be taken of relevant foreign case law and the *Travaux Préparatoires* of maritime conventions,⁵¹ of the broad international regulatory framework for maritime matters,⁵² and also of so-called convention comparison, i.e. comparing the provisions of related conventions.⁵³ In this context, national judges essentially fulfil an international function; they should – to the extent practically feasible – carry out a comparative law analysis and follow the view of the international majority.⁵⁴ Opening up and disseminating foreign case law is a task of legal academia, databases, professional journals and the

⁴² For example, *Debbatista in Baatz-Debbatista-Lorenson-Serdy-Staniland-Tsimplis* 2009, 9, para 2-01.

⁴³ For example, *Australia: Great China Metal Industries Co Ltd v Malaysian International Shipping Corp Bhd* [1998] HCA 65; *Heilbrunn v Lightwood PLC* [2007] FCA 1518; *Barbados: Furniture Ltd v Robuk Agencies Inc* [2008] BHC 13 (concerning the Hamburg Rules); *Canada: Orlon Estate v Orall* (1998) 40 OR (3d) 639; *McDonald v Queen of the North (Ship)* 2008 BSC 1777; *Hitchco Mexico Ltd v Dolphin Logistics Co Ltd* 2010 FC 853; *Hong Kong: Ryoden Machinery Co Ltd v The Owners of the Ship or Vessel 'Anders Maersk'* [1986] HKCFI 197; *Israel: Feyha Maritime Ltd v Milbaur Central Feedmill Ltd*, LCA 1195/18, Supreme Court of Israel, 12 May 2019; *Tasman Orient Line CV v New Zealand China Clays Ltd* [2009] NZCA 135; *UK: United Africa Co Ltd v 'Tolten' (Owners)* [1946] P 135; *Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine Ltd* [1959] UKPC 13; *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd* [1961] AC 807 (HL), [1961] 1 All ER 269 (HL), [1961] 1 Lloyd's Rep 57 (HL), [1961] 105 Sol Jo 148 (HL), [1961] UKHL 10207-1; *Leish River Tea Co Ltd v British India Steam Navigation Co Ltd* [1967] 2 QB 250 (CA), [1966] 3 WLR 642 (CA), [1966] 2 Lloyd's Rep 193 (CA), [1966] 3 All ER 593 (CA), [1966] 110 Sol Jo 633 (CA), [1966] EWCA Civ J0715-3, 1961 L No 3250; *Transworld Oil (USA) Inc v Minas Compania Naviera SA (The Leni)* [1992] 2 Lloyd's Rep 48; *Glencore Energy UK Ltd v Freepoint Holdings Ltd* [2017] EWHC 3348 (Comm); *FIMbank plc v KCH Shipping Co Ltd* [2022] EWHC 2400 (Comm); *Tragfaro Pte Ltd v TKX Shipping Pte Ltd* [2023] EWHC 26 (Comm); *USA: Re Intercontinental Properties Management SA 604 F 2d 254 (4th Cir 1979)*, 1979 US App LEXIS 13334, 1979 AMC 1680, Nos 77-2406, 77-2407; *Granite State Insurance Co v M/V Caribbe 825 F Supp 1113 (D Puerto Rico 1993)*, 1993 WL 240992, 1993 US Dist LEXIS 9067, 1994 AMC 680, Civil No. 92-2000 (JAF).

⁴⁴ See, for example, *Berlingieri* 1987, 341-347; *Buggen-Lamont-Black* 2010, 316-319, paras 16-21-27; *Carbone* 2010, 60-66; *De Meij* 1998, 617-634; *du Pontavice* 1990, 725-728; *Haak* 2006, 201; *Hendrikse-Margetson* 2004, 40-50; *Hendrikse-Margetson* 2008, 36-37; *Herber* 2016, 30-31; *Japikse* 2004, 2, para 3; *Oostwouder* 1994, 16; *Rabe-Bahnsen* 2018, 15, para 37-58; *Ridley* 2010, 19-20; *Schultz* 1990, 238-243; *Smeets* 2006, 248; *Van Hooydonk* 2011-1, 99-100, para 1.90; *Zunarelli-Comenale Pinto* 2023, 103.

⁴⁵ See, for example, *Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd* [1961] AC 807 (HL), [1961] 2 WLR 269 (HL), [1961] 1 All ER 495 (HL), [1961] 1 Lloyd's Rep 57 (HL), [1961] 105 Sol Jo 148 (HL), [1961] UKHL 10207-1; *Granite State Insurance Co v M/V Caribbe 825 F Supp 1113 (D Puerto Rico 1993)*, 1993 WL 240992, 1993 US Dist LEXIS 9067, 1994 AMC 680, Civil No. 92-2000 (JAF); *Great China Metal Industries Co Ltd v Malaysian International Shipping Corp Bhd* [1998] HCA 65; *Tasman Orient Line CV v New Zealand China Clays Ltd* [2009] NZCA 135; *FIMbank plc v KCH Shipping Co Ltd* [2022] EWHC 2400 (Comm); *Berlingieri* 1987, 341-350; *Hendrikse-Margetson* 2004, 41 and 45-46; *Herber* 2016, 30-31; *Rabe-Bahnsen* 2018, 15, para 38; *Rodière* 1976, 75, para 40; *Tetley* 2008, 1, 140-144; *Van Hooydonk* 2011-1, 101, para 1.90.

⁴⁶ See, for example, *Carbone* 2010, 62-63; *Van Hooydonk* 2011-1, 101, para 1.90.

⁴⁷ See, for example, *Carbone* 2010, 63; *De Meij* 1998, 635; *Van Hooydonk* 2011-1, 101, para 1.90.

⁴⁸ See, for example, *De Meij* 1998, 612-613 and esp. 636-639; *Hendrikse-Margetson* 2004, 44-45; *Hendrikse-Margetson* 2008, 39-40; *Jacquet-Delebecque-Corneloup* 2010, 52, para 83; *Van Hooydonk* 2011-1, 101-102, para 1.90; and the invitation to the Court to consider, inter alia, 'decisions of foreign courts' in *South Africa (Wreck and Salvage Act 94 of 1996, S. 2(5))*.

The CMI Lex Maritima – The Tokyo Draft

government.⁵⁵ Through its website, the CMI is developing a database on the interpretation of maritime law conventions that is accessible free of charge.⁵⁶ However, the unifying interpretation is also advisable outside the domain of the interpretation of international conventions. In particular, where national maritime law reflects internationally accepted principles, it is in any event appropriate to pursue international uniformity. In all of this, it may also be useful to take the customary and traditional origins of maritime law into consideration. Although that does not appear to be a generally accepted rule of interpretation, traditionalism is fairly generally recognised as a characteristic of this branch of law.⁵⁷ In specific cases, it may also be taken into account on the basis of Rule 4(3).

As regards the suggestion to apply an interpretation that facilitates maritime shipping and trade – the second limb of the paragraph – it should be recalled that, since its creation in 1897, the Comité Maritime International has viewed the enhancement of legal certainty for all participants in the increasingly cosmopolitan maritime business through the unification of the maritime law as an essential means of promoting these activities.⁵⁸ In other words, the promotion of maritime shipping and trade is the wider, underlying objective of the unification of the maritime law, and therefore also of the present Principles. That the CMI, in its unification initiatives, acts 'in the interest of global commerce' has also been emphasized in case law.⁵⁹ The fundamental purpose of international maritime policy and regulation to encourage shipping and trade activities, thereby contributing to the preservation of peace, justice and progress on an international level, is also reflected, for example, in the rules of the international law of the sea on freedom of navigation and the right of innocent passage⁶⁰ and in the IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic (FAL), to which as many as 129 countries are parties, representing almost 96% of world tonnage. Although inserting into a legislative instrument a provision that expresses its underlying policy objectives is not common practice in all national legal systems, some national maritime statutes explicitly mention as their objective the encouragement of maritime trade and business (in some cases other objectives are added).⁶¹ In other instances such objective is confirmed in an explanatory memorandum accompanying the relevant legislative proposal. In view of all these elements it is logical to confirm in the present Principle this broader macro-economic policy objective in the CMI Lex Maritima. The emphasis on the desirability of promoting shipping and trade is of course entirely without prejudice to the question of the allocation of rights, responsibilities and risks to the various participants in those activities, such as shipowners, ship operators, cargo interests, governments and insurers. Likewise, the reference to the broader economic policy objective is without prejudice to other objectives which maritime policy and legislation in many cases seek to achieve, such as the promotion of maritime safety, the protection of human life and the safeguarding of social and environmental interests.

⁵⁵ See, for example, *Herber* 1987, 42; *Herber* 2016, 30; *Hendrikse-Margetson* 2004, 49; *Rodière* 1976, 75, para 40; *Van Hooydonk* 2011-1, 102, para 1.90.

⁵⁶ See <https://cmlidatabase.org/>. In fact, this database was also used in the preparation of the present Commentary.

⁵⁷ See, for example, *López Rueda* 2003, 245-246; *Werner* 1964, 9.

⁵⁸ See, for example, the Circular preceding the foundation of the CMI of 2 July 1896, reproduced in *Bulletin de l'Association belge pour l'unification du droit maritime*, No. 1, 1 February 1897, pp. 8-11.

⁵⁹ *UK: United Africa Co Ltd v 'Tolten' (Owners)* [1946] P 135.

⁶⁰ UNCLOS, Arts. 17 and 87; see also the Preamble to the Convention.

⁶¹ *Current Law: China* (Maritime Code, Art. 1); *Liberia* (Maritime Law, §1); *Vietnam* (Maritime Code 2015, Art. 7); compare *Australia* (Navigation Act 2012, S. 3), where the focus is on safety and the environment.

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Arten von Principles:

Typ 1: Regelwerk als solches („instrument as such“) → COLREGS; YAR

Typ 2: Substanzielle Prinzipien („full substantive Principles“) → „echte“ einheitliche Regeln

Typ 3: Oft auftretende Regeln („common occurrence Principles“)

Beispiel für Typ 1 Principles – „Instrument as such“

Principle 7 – The Rules of the Road

The International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972, are as such part of the Lex Maritima.

Beispiel für Typ 2 Principles – „full substantive Principles“

Principle 9 – The pilot

The pilot is a local guide to the master. The pilot may conduct the ship, subject to the master's command.

Principle 9 – The pilot

The pilot is a local guide to the master. The pilot may conduct the ship, subject to the master's command.

Commentary

Most countries or ports have special laws or regulations concerning pilotage. Many of them indicate that the pilot is an advisor to the ship master^{128,129} and/or a local guide¹³⁰, an assistant^{131,132} or an expert¹³³, who contributes to the safety of navigation to, from and in ports¹³⁴. Furthermore, it is

¹²⁸ **Legal history:** Belgium (Pilotage Act 1967, Art. 5); France (Pilotage Act 1928, Art. 1).

¹²⁹ **Current law:** Argentina (Shipping Act, Art. 145; Pilotage Regulations, Arts. 1 and 13); Belgium (Flemish Pilotage Decree, Arts. 2, 4° and 8); Belgium-Netherlands (Scheldt Regulations, Art. 10.1); Brazil (Federal Law 9.537/97, Art. 12; Rules of the Maritime Authority on the Pilotage Service NORMAM-12/DPC, Arts. 0121 and Art. 0228 a) 1)); CEMAC (CEMAC Merchant Shipping Code, Art. 644.2); Chile (Pilotage Regulations, Art. 3); Colombia (Pilotage Act, Arts. 14 and 21); Croatia (Maritime Code 2004, Art. 68(1)); Cyprus (Cyprus Port Authority (Operation of Port Precincts) Regulations 1976 to 2015, Reg. 149(1)); Denmark (Pilotage Act 346/2023, S. 3, 8)); Ecuador (Organic Law on Navigation and Management of Maritime and Fluvial Security and Protection in Water Areas, Art. 5, 31)); EU (EU Maritime Pilotage Study 1995, 59-62); Finland (Pilotage Act 940/2003, Section 2, 1)); France (Transport Code, Art. L5341-1); Georgia (Maritime Code, Art. 15, d), mentioning in an English translation 'escorting ships to port approaches, within the internal port waters and between ports', and Art. 98.1, mentioning 'the pilot's recommendations'); Germany (Pilotage Act, §§ 1 and 23(1); Ehlers 2017, 275, para 2); Malta (Maritime Pilotage Regulations, Reg. 5(1); Netherlands (Pilotage Act, Art. 2.1); Poland (Maritime Code, Art. 220); Spain (Maritime Navigation Act 14/2014, Art. 325; General Pilotage Regulations (Royal Decree 393/1996), Art. 2.1 and 2.2.e)); UK (Chorley-Giles 1987, 350-351; Grime 1991, 227; Rose 1984, 31-32); Ukraine (Merchant Shipping Code, Art. 104 and 105).

¹³⁰ **Current law:** CEMAC (CEMAC Merchant Shipping Code, Art. 2, 56)); EU (Ports Regulation 2017/352, Art. 2(8)); Japan (Pilotage Act, Art. 2.1 and 41.1); Norway (Pilotage Act, §§ 4, a) and 8); South Korea (Pilotage Act, Art. 2.1); USA (Schoenbaum 2004 II, 71, § 13-1).

¹³¹ **Legal history:** Belgium (Pilotage Act 1967, Art. 5).

¹³² **Current law:** Algeria (Maritime Code, Art. 171); Australia (Navigation Act 2012, S. 21(1)); Colombia (Pilotage Act, Art. 2.22-23); Cyprus (Cyprus Port Authority (Operation of Port Precincts) Regulations 1976 to 2015, Reg. 149(1)); France (Transport Code, Art. L5341-1); Italy (Navigation Code, Art. 92); Malta (Maritime Pilotage Regulations, Rees. 3 and 5(1)); Paraguay (River and Sea Navigation Code, Art. 76); Portugal (Decree-Law 48/2002, ...)

Beispiel für Typ 3 Principles – „common occurrence Principles“

Principle 25 – Time bars

It is common for the positive maritime law to implement the Principle that maritime substantive rights or rights of action are time-barred if judicial, arbitral or alternative dispute settlement proceedings have not been instituted, or other events having similar effect have not occurred, within a specific period.

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Nutzungsmöglichkeiten der Lex Maritima

- Information
- Ausbildung
- Quelle für Gesetzgeber
- Rechtsquelle, wenn das positive Recht dies erlaubt und vorsieht
- Jedwede Nutzungsmöglichkeit für Endnutzer ist möglich, erlaubt und gewünscht, soweit das positive Recht dies erlaubt

Lex Maritima – The Tokyo Principles

1.) Historische Herleitung des Begriffs

2.) Einführung in die Entstehung und Struktur der Tokyo Principles

- Die Idee
- Die internationale Arbeitsgruppe
- Die Arbeit und das Ziel
- Aufbau des Dokuments
- Die Arten von Principles
- Nutzungsmöglichkeiten

3.) Rechtsnatur und Bedeutung in Deutschland

Rechtsnatur

Was ist die Lex Maritima nicht ist:

- Internationales Übereinkommen
- Modellgesetz
- Standardvertrag

Was die Lex Maritima ist:

- Restatement - Wissenschaftliches Werk; auf dessen Basis: Resolution der Vollversammlung des CMI → damit: „**Soft-Law**“
- Instrument einer NGO

Folgen für die Rechtsnatur

- **Keine Rechtswirkung** → es sei denn, das nationale oder internationale Recht erlaubt eine Berücksichtigung
- **Subsidiarität** → steht immer hinter positivem Recht (national oder international zurück)
- **Nicht-Exklusivität inhaltlich** → die CMI Lex Maritima duldet neben sich auch andere Prinzipien oder Quellen einer Lex Maritima
- **Nicht-Exklusivität zeitlich** → Es handelt sich nicht um eine Feststellung für alle Zeiten. Daher werden über die Zeit Überarbeitungen erforderlich sein.

Einordnung in das deutsche Recht:

Handelsbrauch → Eine Verkehrssitte [ein Handelsbrauch] als eine die beteiligten Verkehrskreise untereinander verpflichtende Regel verlangt, dass sie auf einer gleichmäßigen, einheitlichen und freiwilligen tatsächlichen Übung beruht, die sich innerhalb eines angemessenen Zeitraums für vergleichbare Geschäftsvorfälle gebildet hat und der eine einheitliche Auffassung sämtlicher an dem betreffenden Geschäftsverkehr beteiligten Kreise zu Grunde liegt (BGH Urt. v. 02.05.1984, VIII ZR 38/83; BGH Urt. v. 30.09.2009, VIII ZR 238/08).

Die Lex Maritima stellt mit der Autorität des CMI festgestellt eine Sammlung weit verbreiteter Übungen und Regelungen dar. Ob sie tatsächlich als Handelsbrauch im Sinne des § 346 HGB gewertet werden wird, wird die Gerichtspraxis zeigen müssen.

Rechtsvergleichende Auslegung → Lex Maritima ermöglicht einen schnellen Zugriff auf die legislative und jurisdiktive Bewertung bestimmter Rechtsfragen aus dem Bereich des maritimen Rechts.

Die Lex Maritima des CMI erlauben einen Zugriff auf bislang nicht oder nur schwer zugängliche Quellen im Bereich des internationalen Seehandels

Berücksichtigung bei der Bewertung und Inhaltskontrolle von AGB

→ § 310 Abs. 1 S. 2 BGB verweist auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche.

→ Bedeutung insbesondere für Vertragsmuster → Principle 2 Abs. 2 (Kommentierung) und Principles 14, 15, 16 (Charterverträge).

Standardverträge im internationalen Seehandel sind weit verbreitet und entsprechen nicht der „klassischen“ Vorstellung von AGB (eine Partei nutzt AGB, um sich selbst Vorteile zu verschaffen). Sie sind vielmehr oftmals von Branchenorganisationen unter Beteiligung der später Betroffenen ausgehandelt. Daher kann über eine Privilegierung von Branchen-AGB ähnlich der VOB/B in § 310 Abs. 1 S. 3 BGB nachgedacht werden) → Siehe dazu: Maurer, 2012, Lex Maritima.

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**