SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 55

DR. HANS GEORG RÖHREKE

Die X C/P
— Hintergrund und Funktion —

HAMBURG 1985

Die X C/P
- Hintergrund und Funktion -

Vortrag
von
Dr. Hans Georg Röhreke
gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 15. Oktober 1985

Hamburg 1985

Die X C/P
- Hintergrund und Funktion -

I.

Die Cross-Charterparty, oder kurz: X C/P, ist eine Vertragsform, die nun schon seit fast zwei Jahrzehnten besteht, ohne daß sie in der verfügbaren Rechtsliteratur oder gar der Rechtsprechung eingehendere Erwähnung gefunden hat. Der Grund mag darin liegen, daß dieser Vertrag Bestandteil eines größeren Vertragswerkes ist, das sich die Parteien vertraulich zu behandeln verpflichtet haben. Gleichwohl wird dieses Vertrauen nicht gebrochen, wenn man sich mit den allgemeinen Grundzügen des Vertrages beschäftigt, an denen aus Gründen, die noch zu zeigen sein werden, ein wesentliches Interesse besteht.

Um es sogleich zu sagen: die X C/P

- besteht nicht in der Gestalt eines "approved document", das öffentlich zugänglich ist,
- hat Ähnlichkeit weder mit den bekannten Formen der Zeitcharter, etwa in Gestalt der Balttime 1939, der NY Produce Exchange 1946 oder der Linertime 1968, noch mit den hergebrachten Formen der Reisecharter,
- ist vielmehr ein Vertrag sui generis, der ausschließlich auf die speziellen Zwecke abgestimmt ist, denen zu dienen er bestimmt ist.

Was stellt die X C/P, positiv ausgedrückt, dar? Sie

- ist ein Chartervertrag, der nur in den Container-Verkehren Verwendung findet,
- ist ein Vertrag auf Gegenseitigkeitsbasis, d.h. er gilt im Kreise einer Gruppe von Reedern, von denen jeder gleichermaßen Vercharterer und Charterer ist,
- ist ein Standardvertrag, der, soweit gesehen werden kann, in grundsätzlich einheitlicher Form - mit nur leichten Varianten je nach Fahrtgebiet - existiert, wobei diese Form englischem Rechtsdenken entspringt.

Die X C/P ist auf die Zurverfügungstellung von Container-Stellplätzen - in der Regel nicht eines ganzen Schiffes - ausgerichtet. Dies geschieht auf Gegenseitigkeitsbasis, wodurch sich die X C/P von der sog. Space- oder Slot-Charter unterscheidet, bei der nur jeweils ein Vercharterer und ein Charterer auftreten. Der Umstand, daß es dem Grunde nach nur eine X C/P gibt, ermöglicht es, für die Zwecke dieser Darstellung von dem vorliegenden Vertragsformular auszugehen.

Das Vertragsformular ist ein solches, das zu dem Vertragswerk eines der heute bekannten Container-Konsortien gehört. Es ist letztlich nur verständlich aus den Gesamtzusammenhängen dieses Vertragswerks und damit auch aus einem Grundwissen um die Struktur des Konsortiums. Ich halte es deshalb für zweckmäßig, daß ich zunächst etwas erzähle über die heutigen Container-Konsortien - wobei diese Darstellung überwiegend wirtschaftlicher

Art sein wird - und über die Grundzüge des für das Konsortium geltenden Vertragswerkes, bevor ich dann auf Einzelheiten der X C/P - die Bestandteil dieses Vertrages ist - zu sprechen komme.

II.

Die Einführung von Containerdiensten ist oft als Revolutionierung des Seeverkehrs, speziell der Linienverkehre, bezeichnet worden. Eine Revolutionierung, die derjenigen der Ersetzung des Segelschiffs durch das Dampfschiff entspricht. Wenn man sich vergegenwärtigt, welchen Einfluß die Containerisierung auf die Bauweise von Schiffen hatte, welche Umwälzung im Bereich des Ladungsumschlags, speziell der Ausrüstung von Terminalen, stattgefunden hat und welche Ausdehnung die Containerdienste durch den Haus/Haus Verkehr auf Binnenstrecken erfahren hat, dann wird deutlich, daß es sich um die Einführung eines ganz neuen Transportsystems handelt, das die Linienverkehre vergangener Zeiten ersetzt.

Angefangen hat diese Entwicklung mit der Schaffung weltweit einheitlicher Maße, den sog. ISO-Normen für den Bau von 20- und 40-Fuss-Containern. Den Containern folgte der Bau spezieller, ausschließlich auf den Transport derselben ausgerichteter Schiffe, sog. Zellschiffe, der Bau besonderer Umschlaggeräte, die Schaffung sog. Container-Terminals. In den Linienverkehren, in denen Containerschiffe eingesetzt wurden, ersetzte ein Containerschiff zugleich mehrere konventionelle Schiffe, verkürzte sich die Liegezeit in den Häfen von bislang etwa 60 % auf 25 % pro Jahr und steigerte sich die Ladekapazität des einzelnen

Schiffes auf das Mehrfache der hergebrachten Break-Bulk-Tonnage (vgl. Herman, Shipping Conferences, London 1983, S. 135 f.). Es liegt auf der Hand, daß mit dem Bau solcher Schiffe und deren Ausrüstung Kosten in bislang unbekannter Größenordnung auf die Reedereien zugekommen sind, die es geboten erscheinen liessen, das Äußerste für deren Beschäftigung zu tun. Es war der Gedanke des risk-sharing, der den Hintergrund für die Zusammenschlüsse von Reedereien bildete, die mit der Entwicklung dieses neuen kapitalintensiven Transportsystems einhergingen.

Die gewaltig gesteigerten Transportkapazitäten des einzelnen Schiffes einerseits und der Wunsch, eine bestimmte Abfahrtsfrequenz einzuhalten andererseits, legten eine Zusammenarbeit der in einem Fahrtgebiet tätigen Reedereien nahe. Hinzu kam das Bestreben, die Containerdienste in das System der Konferenzen zu integrieren und damit den Abfahrtsrechten des jeweiligen Carrier's Rechnung zu tragen. Das führte vom Beginn des Containerverkehrs zur Bildung von Zusammenschlüssen von Reedereien - regelmäßig unterschiedlicher Nationalität - zu sog. Container-Konsortien. Beispiele für solche Konsortien bilden der ANZECS-Dienst von und nach Australien/Neuseeland, die TRIO-Gruppe im Ostasienverkehr, der SAECs-Dienst nach Südafrika, der CAROL-Dienst nach der Karibik und EUROSAL nach Südamerika Westküste. Wenngleich die einzelnen Konsortien unterschiedlich verfaßt sind, so liegt ihnen doch allen das Prinzip der sog. "separate trades" zugrunde, d.h. daß die Mitglieder des Konsortiums bei aller Zusammenarbeit hinsichtlich Schiffsraumgestaltung, Containeraustausch, Fahrplangestaltung etc. ihre individuelle Identität im Geschäftsverkehr mit Dritten bewahren (Herman, a.a.O., S. 140 ff.).

Der Grad der Integration der Reedereien in Konsortien ist unterschiedlich. Es gibt Fälle, in denen die Integration so weit reicht, daß sich mehrere Reedereien, häufig unterschiedlicher Nationalität, an einem Schiff beteiligen. Wiederum in nicht sehr zahlreichen Fällen ist der Zusammenschluß sehr locker, sieht keine Pflicht zur Beistellung einander entsprechender Schiffe vor, hat einen unvollkommenen Kostenpool und überläßt die Gestaltung des Konnossements der einzelnen Mitgliedslinie. Häufiger sind die Fälle, in denen die jeweils nationale Reederei ein oder mehrere Schiffe zu dem gemeinsam betriebenen Dienst beisteuert, wobei darauf geachtet wird, daß die Daten dieser Schiffe einander tunlichst entsprechen. Der Einsatz der Schiffe, die Abfahrtsdichte, Destinationen und die Stauung der Ladung etc. sind Sache eines zentralen Koordinierungsbüros, das als Agent für die einzelnen Reedereien handelt. Unterschiedlich geregelt ist das sog. Marketing, d.h. der Verkauf der Dienstleistungen des Konsortiums. Zuweilen übernimmt ein Konsortiumsmitglied im Bereich seines nationalen Territoriums den Absatz als Agent auch für alle übrigen Konsortialmitglieder, in anderen Fällen - und das ist die Mehrzahl - verbleibt das Marketing jeder einzelnen Reederei und ihren in- und ausländischen Agenturen - also "separate marketing". Was allerdings Kennzeichen der meisten Konsortien ist, ist der Pool - entweder der Erträge und der Kosten oder auch nur der Kosten. Hier sind höchst komplizierte Methoden der Erfassung von Ertragspositionen, der Aufschlüsselung und Verteilung von Kosten - bis hin zu Abschreibungen - und eines häufig wöchentlichen geldlichen Salden- Ausgleichs unter den Konsortialmitgliedern entwickelt worden. Der Hinweis genügt, um zu erkennen, wie sehr die Integration der Containerdienste an die Stelle von Erträgen aus Frachten unter

Abzug von Schiffsbetriebskosten eine prozentuale Beteiligung am Gewinn oder Verlust eines Gruppenunternehmens hat treten lassen (vgl. zu diesem Komplex Internationale Transport Zeitschrift, Nr. 36 und 37 vom 7. und 14. September 1984, S. 3993 f. und S. 4137 f.).

Nach etwa zwei Jahrzehnten der Existenz von Container-Konsortien haben deren Strukturen endgültige Formen angenommen, und zwar wirtschaftlich wie rechtlich. Container-Konsortien verkehren heute nicht nur zwischen wesentlich industriell ausgerichteten Ländern, sondern in praktisch allen großen Fahrtgebieten. Die Träger der Containerdienste, die Reedereien, beschränken sich dabei nicht mehr auf den reinen Seetransport zwischen bestimmten Häfen, sondern sie versehen auch einen Haus/Haus Verkehr unter Einsatz eines umfangreichen Binnentransport-Systems und der dazugehörigen Umschlaganlagen. Dies hat aus den hergebrachten Reedereien Transportunternehmen mit einer Vielfalt von Aktivitäten werden lassen. Gleichwohl liegt das Schwergewicht des Transports unverändert bei der Seestrecke, und das erklärt, warum die Mitglieder der Container-Konsortien ausnahmslos Reedereien sind. Entsprechend ist auch die Sprache des rechtlichen Rahmens, nämlich das für die Ordnung aller Aktivitäten geschaffene Vertragsnetz, wesentlich die Sprache der Schifffahrt.

Eine Unternehmensgruppe, die, wie die Container-Konsortien, sich aus Mitgliedern zahlreicher Nationalitäten, zusammensetzt, ist recht eigentlich auf ein internationales oder zumindest transnationales Rechtssystem angewiesen. Dieses Rechtssystem enthält jedoch keine Normen, die den Zweck der Konsortialbildung fördern könnten - wobei ich allerdings hinweisen möchte auf die EWG Verordnung Nr. 2137/85 über die

Schaffung einer Europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung (Amtsblatt L 1991/1 vom 31. Juli 1985), die zwar erst ab Mitte 1989 gilt, aber den hier verfolgten Konsortialzweck voll abdecken würde. Man greift heute ausschließlich auf das Rechtsinstrument des Vertrages zurück, der, da er nach einer bestimmten Rechtsordnung leben muß, dem englischen Recht unterstellt wird. Bei der Vertragsgestaltung findet allerdings eine so weitgehende Abstimmung mit den nationalen Rechten der beteiligten Reedereien statt, daß man den resultierenden Text als transnationales Recht bezeichnen möchte - ein Recht, das den Normen verschiedener nationaler Rechtsordnungen entspricht. Dem Vertragsrecht entspricht die für die Durchsetzung dieses Rechts vorgesehene Verfahrensordnung: alle Streitigkeiten werden durch Arbitrage entschieden, wobei diese Arbitrage wiederum den Regeln des englischen Rechts folgt. Das Vertragswerk in seiner Gesamtheit besteht aus einem Grundvertrag, dem sog. Operating Agreement nebst zahlreichen Anhängen, sog. Schedules, zu denen u.a. gehören ein Verzeichnis der zu stellenden Schiffe, die sog. X C/P, Vereinbarungen über das Mieten von ganzen Containern und von Containerraum sowie - sehr wichtig - die Poolvereinbarungen, wiederum mit zahlreichen Appendices. Man sieht: der wirtschaftlichen Bedeutung eines Konsortiums entspricht dessen rechtlicher Rahmen.

III.

1. Wenn ich mich nunmehr meinem eigentlichen Thema, der X C/P, zuwende, dann beginne ich mit der möglicherweise überraschenden Feststellung, daß ich noch nie eine unterschriebene X C/P gesehen habe - obgleich es sie wohl in bestimmten Verkehren

geben mag. Tatsächlich bildet das vorliegende Formular eine Anlage zum Operating Agreement. Hier auch finden sich die den Vertragszweck der X C/P bestimmenden Sätze, die lauten:

"During the period of the Operating Agreement each of the lines shall charter to each of the other lines so much space in its vessel as the allocation of space in accordance with the Operating Agreement ... shall require for each sailing. Save as otherwise agreed ... the charterparties shall be in the terms of the Cross Charterparty set out in Schedule Lines shall accept the determination from time to time of the Executive Board ... as to the amount of remuneration which in each case is fair and reasonable for the purposes of clause 4 of the Cross Charterparty."

Hierin liegt die gegenseitige Verpflichtung aller Linien des Konsortiums, auf dem jeweils eigenen Schiff den übrigen Linien grundsätzlich soviel Raum zur Verfügung zu stellen, wie er dem Anteil entspricht, den jede der anderen Linien an den sog. Basic Carrying Obligations, mit anderen Worten: an dem gesamten Verkehr hat. Es versteht sich, daß der Raumbedarf von Abfahrt zu Abfahrt unterschiedlich sein kann, und diesem effektiven Raumbedarf trägt das Zentralbüro durch seine Anweisungen Rechnung. Deshalb heißt es auch in Klausel 2 X C/P:

"Owners let and Charterers hire for the carriage of Goods and Containers X % of the Container Carrying Capacity of the vessel (or more or less as may be agreed for each voyage)...".

Dies sind, wenn man so will, mündliche Absprachen, die aber jederzeit schriftlich fixiert werden können: jedes Konsortiumsmitglied ist verpflichtet, dem Charterer auf Verlangen eine schriftliche

X C/P nach dem vorliegenden Muster auszustellen, die dann das Datum des Inkrafttretens des Operating Agreement tragen soll. Für die Leistung, die der Vercharterer durch Zurverfügungstellung seines Schiffsraums erbringt, erhält er eine Vergütung, deren Höhe vom Direktionsorgan des Konsortiums von Fall zu Fall festgestellt wird und die im Rahmen des laufenden Zahlungsausgleichs erbracht wird. In der Praxis heben sich diese Vergütungen aber weitgehend gegenseitig auf, weil es sich um Austausch von Containerstellplätzen handelt.

Ich möchte in diesem Zusammenhang noch einmal auf den Unterschied zwischen X C/P und sog. Slot C/P zu sprechen kommen. Beide Formen der Vercharterung bezwecken zwar die Zurverfügungstellung von Containerstellplätzen, die Beförderung der Container auf dem Konnossement des Charterers und eine Gegenleistung für diese Leistungen. Aber nur die X C/P beruht auf der Gegenseitigkeitsbasis, hier wird zwischen den Linien Schiffsraum ausgetauscht, während die Slot C/P die einseitige Zurverfügungstellung von Schiffsraum gegen festes Entgelt vorsieht (vgl. J.W. Richardson, *Contracts of Carriage etc.*, in *Hull Claims Analysis*, Vol. 2, Issue 2, 1985, p. 24). Dies hat, worauf ich noch zu sprechen kommen werde, Auswirkungen für die Versicherungsdeckung.

2. Die X C/P, die nach Klausel 3.1 grundsätzlich weltweit gilt, ist für jede Einzelreise anwendbar nach Absprachen, die nach Klausel 6.1 zwischen Reeder und Charterer individuell getroffen werden. Das spielt sich in der Praxis so ab, daß an die

Stelle solcher Absprachen die Weisungen des Zentralbüros treten. Und dieses handelt aufgrund von Beschlüssen des Direktionsorgans, das beide Seiten des Charterverhältnisses gleichermaßen vertritt. Auf diese Weise wird ein Liniendienst unterhalten, der auf bestimmte Destinationen ausgerichtet ist. Das schließt nicht aus, daß im Einzelfall Zwischenhäfen angelaufen werden können, die der Fahrplan grundsätzlich nicht vorsieht.

Die X C/P gilt prinzipiell für unbestimmte Zeit, oder richtiger: nach dem Operating Agreement für die Zeit der Wirksamkeit des Operating Agreement. Deshalb muß man auch annehmen, daß für die Kündigung der X C/P - die nicht ausdrücklich geregelt ist - die gleiche Frist wie für die Kündigung des Operating Agreement gilt, nämlich 12 Monate. Das Ergebnis erscheint fragwürdig, läßt sich allerdings aus der Bindung erklären, die jede einzelne Linie durch Beitritt zu dem Konsortium eingegangen ist.

Noch in einem anderen Punkt ist ein unvermeidlicher Bezug auf das Operating Agreement notwendig, weil die X C/P es an einer Regelung fehlen läßt: das ist off-hire. Dieses Thema stellt sich auch im Rahmen des Betriebs der Schiffe für eigene Rechnung im Rahmen des Konsortialdienstes, weil für die Zeit des off-hire das Schiff dem Gemeinschaftsdienst nicht zur Verfügung steht. Das mag die Regelung im Operating Agreement erklären. Es geht um die Regeln in Klauseln 9.2 und 9.3 des Operating Agreement, wobei es in der erstgenannten Klausel heißt:

"An adjustment of a sailing programme due to a failure of a line or the incapacity of any of its vessels to comply with that programme shall cause the vessels concerned to be put off-hire in accordance with sub-clause (3) below."

In der letztgenannten Klausel werden dann abschließend die Gründe aufgeführt, die zu off-hire führen, wobei sich ergibt, daß dies nicht nur Gründe aus der Sphäre des Schiffsbetriebs, sondern auch solche staatlich-hoheitlicher Art sein können. Im einzelnen geht es um:

- technische Defekte des Schiffes, Streik und Schiffsunfälle,
- Fahrlässigkeiten im Schiffs- und Ladungsbetrieb,
- Schäden an der Ladung, so lange diese an Bord ist,
- Nationalität von Flagge oder Besatzung, soweit diese die Ausführung des Operating Agreement behindern,
- tatsächlicher oder konstruktiver Totalverlust, Beschlagnahme oder Arrest des Schiffes.

Besondere Regeln gelten für das sog. "Trapping" und für Schäden, die auf einer fahrplanmäßigen Reise entstehen und einen längeren Werftaufenthalt des Schiffes bedingen. In allen diesen Fällen des off-hire werden die Einkünfte der betroffenen Linie nach hierfür vorgesehenen Regeln reduziert.

Der Ordnung halber sei erwähnt, daß Überholungsarbeiten von 15 Tagen im Jahr keinen Fall von off-hire darstellen - was ausdrücklich in Klausel 9 X C/P festgestellt wird.

3. Besonderes Interesse muß der Abgrenzung der Verantwortlichkeiten von Reeder und Charterer nach der X C/P zukommen. Die wesentliche Regelung findet sich in Klausel 12. Danach ist der Reeder verantwortlich für die Stellung eines seetüchtigen Schiffes und für die ordentliche Beförderung und Behandlung der Ladung, einschließlich des Betriebs der Kühlanlagen. Das Löschen, Umschlagen und Lagern der Güter ist nur insoweit Sache des Reeders wie es durch Umladen und Umstauen geboten ist. Für diese Verantwortlichkeiten ist vollen Umfangs das Régime der Haager Regeln maßgebend, so daß der Reeder sich auch auf alle Befreiungen, Fristen und Haftungsbegrenzungen, die die Haager Regeln vorsehen, berufen kann. Demgegenüber gehören zu den Verantwortlichkeiten des Charterers die ordentliche Übernahme der Güter, das Laden und Stauen sowie das Löschen und die Auslieferung der Güter. Der Charterer ist für alle Schäden verantwortlich, die sich aus der Verletzung dieser Verpflichtungen ergeben, einschließlich etwaiger Beschädigung des Schiffes - doch diese Verantwortlichkeit ist eine abschließende. Im übrigen - und dies ist bemerkenswert - reicht die Haftung des Charterers nach Klausel 12.9 nur soweit, wie der Charterer sich bei Dritten - zu denen nicht die Versicherer des Charterers zu zählen sind - erholen kann. Es wird ausdrücklich gesagt, daß der Charterer sich um den Erfolg eines Regresses

bemühen soll. Aber wenn gleichwohl ein Erfolg nicht eintritt, dann entfällt aufgrund der genannten Bestimmung die Haftung des Charterers und ein Schaden verbleibt beim Reeder.

Auf eine Besonderheit der X C/P möchte ich in diesem Zusammenhang hinweisen: sie ergibt sich aus Klausel 10.2. Im Gegensatz nämlich zu üblichen Zeitchartern, etwa der NYPE Form, ist das Stauen zwar Sache des Charterers, aber es findet nicht statt "under the supervision", sondern aufgrund der "directions" des Kapitäns oder anderer Beauftragter des Reeders. Ergeben sich aus der Befolgung solcher Weisungen Ansprüche gegen den Charterer, so hat der Reeder den Charterer zu entschädigen. Umgekehrt führt die Nichtbefolgung von Weisungen des Reeders möglicherweise zu Ansprüchen gegen den Charterer, der sich aber wiederum auf Klausel 12.9 berufen kann. Auch hier gilt das Prinzip, daß der Charterer nur soweit haftet, wie er sich bei Dritten erholen kann. Dieses Prinzip gilt durchgehend, allerdings - und dies ist jetzt ein Exkurs - mit einer Ausnahme: der Charterer kann sich dem Reeder gegenüber nicht auf das Fehlen einer Rückgriffsmöglichkeit berufen, wenn es sich um Ersatzansprüche aus der Arrestierung des Schiffes wegen eines Anspruchs handelt, der gegen den Charterer gerichtet ist. In solchen Fällen hat der Reeder einen uneingeschränkten Regreßanspruch gegen den Charterer.

Die Verteilung der Verantwortlichkeiten auf Reeder und Charterer, das sog. risk-sharing, ist wesentlich unter Gesichtspunkten einer kostensparenden

Versicherungsdeckung konzipiert worden. Es liegt auf der Hand, daß für den Charterer, der nur insoweit in Anspruch genommen werden kann, wie er selbst Rückgriff zu nehmen in der Lage ist, die Notwendigkeit entfällt, eine besondere Charterer's Liability Deckung zu nehmen. Die Absprachen mit dem Charterer schlagen natürlich auf das Versicherungsverhältnis zwischen dem Reeder und seinen Versicherern durch, weshalb im Rahmen dieses Verhältnisses die Voraussetzungen für die fraglichen Absprachen getroffen werden müssen. Das betrifft sowohl das Verhältnis zu Kasko- wie zu Haftpflichtversicherern. Was das letztere Verhältnis betrifft, mag erwähnt sein, daß die P&I-Deckung als eine solche des Carriers gestaltet ist, d.h. sie deckt die vom Carrier beförderte Ladung, gleichgültig auf welchem Schiff die Beförderung erfolgt, ob auf dem eigenen oder auf dem eines anderen Konsortiummitglieds. Der Reeder zahlt für diese Deckung diejenige Prämie, die auf sein ganzes Schiff entfällt. Diese Gestaltung ist möglich aufgrund der der X C/P zugrundeliegenden Gegenseitigkeit, die bei den jeweiligen Versicherern zu einem Ausgleich der zu deckenden Risiken führen soll. Dieses System arbeitet bei voll durchgebildeten Container-Konsortien. Dort, wo nicht auf der Basis von X C/Ps, sondern auf der Grundlage von Slot C/Ps operiert wird, gelten andere Maßstäbe, die zum Abschluß einer Charterer's Liability Versicherung Anlaß geben können.

4. Die Verteilung der Verantwortlichkeiten zwischen Reeder und Charterer wird ergänzt durch bestimmte Ausschlüsse von Ansprüchen, und zwar wie folgt:

- in Klausel 11.1 X C/P verspricht der Charterer, dafür sorgen zu wollen, daß niemand außer ihm selbst einen Anspruch wegen Ladungsschäden gegen den Reeder oder einen seiner Erfüllungsgehilfen erheben wird;

- in Klausel 11.2 X C/P verspricht der Charterer weiter, nur den Reeder, nicht aber dessen Erfüllungsgehilfen in Anspruch nehmen zu wollen;

- in Klausel 12.10 X C/P verspricht umgekehrt der Reeder, dafür sorgen zu wollen, daß nur er, der Reeder, nicht aber irgendwelche Dritte den Charterer oder dessen Erfüllungsgehilfen in Anspruch nehmen.

Sämtliche dieser Bestimmungen sind mit dem Zusatz versehen, daß, wenn gleichwohl ein Anspruch der ausgeschlossenen Art erhoben werden sollte, derjenige, der den Ausschluß zugesagt hat, dem Vertragspartner entschädigungspflichtig ist. Das gilt für den Charterer wiederum mit der Einschränkung, daß dieser für seine Verpflichtung Rückgriff bei Dritten nehmen kann, für den Reeder gilt dies unbeschränkt. Zweck dieser Regelung ist es, die möglichen Ansprüche auf solche vertraglicher Art, genauer: auf diejenigen nach der X C/P zu beschränken und alle sonstigen Ansprüche, insbesondere solche aus unerlaubter Handlung, auszuschließen. Dann hat man tatsächlich die Haftung des Reeders auf eine reine Haager-Regel-Haftung reduziert, während den Charterer, soweit er nicht seinerseits Rückgriff nehmen kann, eine Haftung nicht trifft.

Diese vertragliche Haftungskanalisation wird "chain of liability", "circular liability" oder auch "circular indemnity" genannt. Sie wirkt zwischen den Parteien der X C/P - aber auch nur zwischen diesen Parteien. Andererseits besteht ein Konsortium regelmäßig aus mehr als zwei Mitgliedern, die sämtlich das gleiche Schiff in Anspruch nehmen. Die verschiedenen Charterer haben zwar alle einen Chartervertrag mit dem Reeder, untereinander aber haben sie keine vertragliche Bindung. Entsprechend können sie auch keine vertraglichen Zusagen zum Zwecke von Haftungsausschlüssen machen, so daß damit gerechnet werden muß, daß die Ladungsbeteiligten des Charterers X gegen den Charterer Y aus unerlaubter Handlung vorgehen, weil dieser für die Beschädigung ihrer Ladung verantwortlich ist. Dann tritt genau der Fall ein, daß ein Charterer in Anspruch genommen wird, ohne irgendwelche vertraglichen Einwendungen erheben zu können, was ihn veranlassen müsste, doch eine besondere Haftpflichtversicherung abzuschließen. Diese Situation hat Anlaß zu manchem Kopfzerbrechen gegeben, bis es - nach jahrelangen Verhandlungen - gelungen ist, sich auf eine Vertragsklausel zu verständigen, die eine Haftungskanalisation auch für Ansprüche aus der Sphäre der verschiedenen Charterer untereinander vorsieht. Diese Haftungskanalisation kann selbstverständlich nicht die Ansprüche Dritter ausschließen, sondern nur zu einer internen Haftungsverteilung im Kreise der Konsortiumsmitglieder führen. Da sich die X C/P für die Aufnahme einer entsprechenden Klausel nicht eignet, ist diese unter der Bezeichnung "Claims and Liabilities" in das Operating

Agreement aufgenommen worden. Diese Klausel - deren Verständnis sich nur den wenigsten Menschen erschließt - versucht, alle denkbaren Ansprüche zu erfassen, soweit sie gegen Reeder, Carrier oder gegen ein anderes Konsortiumsmitglied gerichtet sind und sie auf eine Person zu kanalisieren. Es ist hier nicht der Platz, die Klausel näher zu untersuchen, es sei aber darauf hingewiesen, daß sie nur soweit Wirksamkeit hat, wie ihr nicht die Haftungsregelung der X C/P vorgeht. Und in diesem Verhältnis dürfte sich auch die Mehrzahl aller Haftungsfälle abspielen.

Wenn der Charterer in der X C/P verspricht, dafür sorgen zu wollen, daß niemand außer ihm selbst einen Anspruch wegen Ladungsschäden gegen den Reeder oder einen seiner Erfüllungsgehilfen erheben wird, dann muß er entsprechende Ausschlüsse mit seinen Verladern vereinbaren. Die Ermächtigung zu derartigen Ausschlüssen findet sich in Klausel 11.3 X C/P, und der Gebrauch von dieser Ermächtigung wird in Klausel 4.4 B/L gemacht. Es wird vereinbart, daß niemand gegen die Erfüllungsgehilfen des Verfrachters oder gegen Konsortiumsmitglieder vorgeht und, sollte dies doch geschehen, eine Schadenersatzpflicht gegenüber dem Verfrachter eintritt. Wenn dann entsprechende Vereinbarungen mit den Erfüllungsgehilfen des Verfrachters bestehen, endet die "circular indemnity" beim Ladungsbeteiligten. Die Entscheidung eines englischen Gerichts hat die Wirksamkeit dieser "circular indemnity" bestätigt (The Elbe Maru, 1978, 1 LlRep. 206), und verschiedene australische Entscheidungen haben sich dem englischen Urteil

angeschlossen (vgl. Modern Liner Contracts, Lloyd's of London Press, 1984, p. 13). Es wird außerdem vereinbart, daß alle Ansprüche gegen den Verfrachter nur solche sein dürfen, die sich aus den Bedingungen des Konnossements ergeben, d.h. solche, die sich nach Haager Regeln richten (vgl. hierzu die Entscheidung des Court of Appeal in The Aliakmon, Cargo Claims Analysis, Vol. 2, Issue 2, p. 27, die eine Ähnlichkeit mit unserer BGH-Rechtsprechung zum Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten Dritter hat). Damit wird der Anschluß an die Verantwortlichkeit des Reeders hergestellt, der, wie erwähnt, nur nach den Bedingungen der Haager Regeln haftet. Es hat danach den Anschein, als wenn die "circular indemnity" tatsächlich den Zweck erfüllt, der von ihr verfolgt wird, nämlich Kanalisierung der Haftung für Ladungsschäden auf den Reeder.

5. Ebenso, wie die Grundnorm des Konsortiums, das Operating Agreement, unterliegen auch alle Anlagen zu diesem, und deshalb auch die X C/P englischem Recht. Hierin liegt keine besondere Schwierigkeit: wie alle Vereinbarungen, so ist auch der Inhalt der X C/P in ausgiebigen Verhandlungen mit den nicht-englischen Konsortiumsmitgliedern abgestimmt worden und soll mit deren jeweiligem Heimatrecht vereinbar sein. Von der Einheitlichkeit der Anwendung englischen Rechts auf die Verträge des Konsortiums gibt es jedoch eine Ausnahme, und das sind die Verträge der Konsortiumsmitglieder mit Dritten, vorwiegend die Frachtverträge. Jeder Verfrachter - und zwar in Anwendung des Prinzips der separate trades - unterstellt die für ihn geschlossenen Frachtverträge im

Konnossement seinem eigenen Heimatrecht. Daraus könnten sich Schwierigkeiten ergeben, dann nämlich, wenn von Ladungsbeteiligten Ansprüche gegen den Verfrachter nach dessen Heimatrecht erhoben werden, die gegen den Reeder nach englischem Recht nicht geltend gemacht werden können. Dem trägt die X C/P Rechnung: während in Klausel 6.2 für das Recht der Deviation im Zweifel auf das Recht des Charterers abgestellt wird, heißt es generell in Klausel 12.5 (b):

"Owners' liability to charterers shall be calculated in accordance with the basis which charterers have been obliged to apply under their Bill of Lading by the applicable law" -

die sogenannte back-to-back-Klausel.

Die mögliche Kollision zweier Rechtssysteme ist somit überwunden.

Streitigkeiten aus der X C/P - und auch das ist für das gesamte Vertragswerk grundsätzlich einheitlich geregelt - sind der ordentlichen Gerichtsbarkeit entzogen und werden einem Schiedsgericht in London zugewiesen. Die Weisheit dieser Regelung mag dahinstehen, jedenfalls wird sie kaum dazu beitragen, daß die Spruchpraxis ohne weiteres der Öffentlichkeit bekannt werden wird. Während nach dem Operating Agreement das Schiedsgericht regelmäßig aus drei Personen bestehen soll, entscheidet nach der X C/P - wie übrigens auch nach den anderen Nebenverträgen - lediglich ein Schiedsrichter. Dieser Unterschied könnte Bedeutung erlangen für den Fall von Streitigkeiten, die wegen der Anspruchsausschlüsse und wegen der Haftungskanalisation geführt werden. Ansprüche

zwischen Reeder und Charterer würden stets von einem Schiedsrichter entschieden werden, während eine Berufung auf die Claims and Liabilities Klausel des Operating Agreement drei Schiedsrichtern zuzuweisen wäre - eine etwas merkwürdige Vorstellung. Im übrigen aber schließen die Schiedsklauseln einheitlich die Möglichkeit einer Anrufung der ordentlichen Gerichte - auch für Rechtsfragen - aus.

IV.

Ich möchte meine Ausführungen nicht abschließen, ohne noch auf das dritte Glied in der Vertragskette Operating Agreement, X C/P, nämlich das Joint Service B/L, eingegangen zu sein. Im Operating Agreement verpflichten sich die Mitglieder des Konsortiums zu einheitlicher Gestaltung der für das Verhältnis zwischen den Mitgliedslinien und den Ladungsbeteiligten geltenden B/L Bedingungen. In Klausel 6.2 X C/P wird von dem "agreed joint Bill of Lading" gesprochen. Die Einheitlichkeit ist keineswegs selbstverständlich: wie eingangs festgestellt, wird der sog. Joint Service von den Mitgliedern des Konsortiums jeweils als "separate trade", d.h. in eigenem Namen durchgeführt - worauf, wiederum aus rechtlichen Gründen, großer Wert gelegt wird. Andererseits sind die Linien durch das Cross-Chartering, durch die Verteilung der Verantwortlichkeiten und durch die Vereinbarung von Anspruchsausschlüssen so eng miteinander verbunden, daß es notwendig erscheint, die Bedingungen, zu denen die Mitgliedslinien ihre Dienste anbieten, aufeinander abzustimmen (vgl. hierzu die Ausführungen in Modern Liner Contracts, a.a.O., p. 11 ff.). So ist - wiederum

in jahrelangen Bemühungen - ein einheitliches B/L für die einzelnen Konsortien zustandegekommen. Die unterschiedliche Zusammensetzung der Konsortien und die jeweiligen Erfordernisse nationaler Rechtssysteme, die es bei derartigen Gestaltungen zu berücksichtigen gibt, haben es bislang verhindert, daß ein einheitlicher Text für alle Konsortien gleichermaßen gilt. Die Unterschiede in der Gestaltung sind aber von Konsortium zu Konsortium nicht erheblich.

Das B/L ist bezeichnet "Bill of Lading for Combined Transport Shipment or Port to Port Shipment". Es kann also zweierlei Zwecken dienen: entweder dem kombinierten Transport oder dem herkömmlichen Verkehr von Hafen zu Hafen. Ein Dokument für kombinierten Transport liegt nur vor, wenn die Rubriken für Place of Receipt und Place of Delivery ausgefüllt sind - dann übernimmt der Verfrachter auch den land- oder luftgebundenen Vor- und Nachtransport. Die B/L Bedingungen unterscheiden entsprechend zwischen einer Haftung des Verfrachters im kombinierten Transport einerseits und im herkömmlichen Seeverkehr andererseits. Der kombinierte Transport hat auch den Begriff des "Principal Carrier" kreiert: das ist derjenige, der den Transport - hier: den kombinierten Transport - im eigenen Namen durchführt, im Gegensatz zum "Through Carrier", der den Anschlußtransport nur als Agent der Ladungsbeteiligten betreibt. Der Carrier - im kombinierten Verkehr: der "Principal Carrier" - wird auf der Frontseite des B/L ausdrücklich aufgeführt, es ist derjenige, für den das B/L gezeichnet wird, und durch seine Erwähnung weiß der Ladungsbeteiligte sogleich, wer sein Partner im Frachtvertrag ist. Auf der Rückseite des B/L findet sich dann eine

Liste aller Mitgliedslinien des Konsortiums, was gleichfalls für die Ladungsbeteiligten von Belang sein kann. Die Frontseite des B/L mag einen Vermerk tragen, der erkennen läßt, ob es sich um eine FCL (Full Container Load) oder um eine LCL (Less than Container Load) handelt, woraus auf Anfang und Ende der Haftung des Verfrachters geschlossen werden kann. Eine FCL Ladung kann nämlich darauf schließen lassen, daß der Verfrachter auch den Vor- und den Nachtransport übernommen hat - es sei denn, es liegt sog. Merchants' Haulage vor - während eine LCL Ladung in der Regel erst im Abgangshafen zusammengestellt und im Löschhafen wieder "gestrippt" wird - und zwar vom Verfrachter. Es darf nie vergessen werden, daß im kombinierten Verkehr die Verpflichtungen des Verfrachters über die Zeit vom Einladen bis zum Ausladen hinausreichen.

In aller Regel wird von den Mitgliedslinien eines Konsortiums für eine bestimmte Ladung nur ein B/L ausgestellt, und zwar dasjenige des Principal Carrier's. Es gibt aber auch Verkehre - ich möchte sie atypische Container-Konsortien nennen - in denen der Principal Carrier die von ihm zu transportierende Ladung auf Schiffen anderer Mitgliedslinien befördert, die ihm hierfür ein sog. Service B/L ausstellen. Dann regelt sich das Rechtsverhältnis zwischen den Ladungsbeteiligten und dem Principal Carrier immer nach dem von diesem ausgestellten B/L, während das Service B/L die Regreßansprüche des Principal Carrier's gegen den befördernden Carrier betrifft. Unterschiede in der Gestaltung beider Bs/L können sich zum Nachteil des Principal Carrier's auswirken, weshalb dieser auf eine eigene Haftpflichtversicherung kaum wird verzichten können. Das ist aber, wie gesagt, ein Fall, der bei den typischen Konsortien nicht vorkommt.

Das Konnossement der Container Konsortien unterscheidet sich nicht unwesentlich von seinen Vorgängern der konventionellen Art. Schon äußerlich bietet sich ein klar gegliedertes, übersichtliches Bild, das die Klauseln - obgleich klein gedruckt - deutlich lesbar erscheinen läßt und das für die einzelnen Klauseln Überschriften in drucktechnisch hervorgehobener Form vorsieht. Es ist ein Papier, das selbst von unserem Bundesgerichtshof kaum beanstandet werden könnte. Inhaltlich ist eine wesentliche Straffung vollzogen worden. Abgesehen von einem logischen Aufbau der Klauseln - wovon schon ein erster Blick auf das Klauselwerk überzeugt - hat man die Regelungen auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt. D.h. man hat verzichtet auf zahlreiche Klauseln, die nur der Rechtsprechung in Einzelfällen Rechnung tragen sollten, und man hat auch verzichtet auf die Wiedergabe von Regelungen in Konventionen, die ohnehin zwingend gelten, wie insbesondere die Haager Regeln. Die Vorschriften für den kombinierten Verkehr lehnen sich in ihren wesentlichen Teilen an das Combined Transport Document der Internationalen Handelskammer, Broschüre No. 298, an. Wenn man sich vergegenwärtigt, daß das hier erörterte Konnossement

- sowohl für den kombinierten wie für den konventionellen Verkehr Verwendung finden kann,
- nicht nur die Haftung für die Seestrecke, sondern gleichermaßen die Haftung für Anschlußstrecken per Land oder Luft regelt,
- schließlich die Zurverfügungstellung von Containern, deren Beladung und Löschung und die Haftung für Schäden an diesen Containern bestimmt,

dann muß man feststellen, daß das Bedingungsmerk dieses B/L sehr konzentriert und effizient gestaltet worden ist.

Es ist hier nicht der Platz, auf Einzelheiten des B/L der Container-Konsortien einzugehen. Ich versage es mir deshalb, auf Klauseln einzugehen, die den Transport des besonderen Gutes Container betreffen und die in der Praxis durchaus eine Rolle spielen, wie z.B. die Klausel "Shipper-Packed Containers", die insbesondere die Verantwortlichkeiten beim Transport von FCL Containern regelt oder die Klausel "Inspection of Goods", die den Verfrachter ermächtigt, nicht zuletzt unter Gesichtspunkten Sicherheit oder Maß- und Gewichtskontrolle, einen Container zu öffnen. Erwähnen möchte ich nur noch einmal die sog. Indemnity-Klausel, und zwar wegen ihres unmittelbaren Bezuges auf die Haftungsregelung in Operating Agreement und X C/P. In dieser Klausel heißt es:

"The Merchant undertakes that no claim or allegation shall be made against any servant of the Carrier or any person or body whomsoever by whom the carriage or any part of the carriage is performed or undertaken (other than the Carrier) which imposes ... upon any such person ... any liability whatsoever in connection with the goods ... and if any such claim or allegation should nevertheless be made to indemnify the Carrier against all consequences thereof."

Ansprüche wegen Ladungsschäden sollen sich nur richten gegen den Verfrachter, der dann ggf. nach der X C/P gegen den Reeder vorgehen kann. Geht der Ladungsbeteiligte gleichwohl gegen eine dritte Person, einschließlich einer Konsortiumslinie, vor, dann ist er dem Verfrachter ersatzpflichtig für den Schaden,

der ihm daraus erwächst, daß die dritte Person sich an den Verfrachter hält. Und das B/L sieht weiter vor, daß

"Save as otherwise provided herein the Carrier shall in no circumstances ... be liable for direct or indirect or consequential loss or damage. The defences and limits of liability provided for in this Bill of Lading shall apply in any action ... whether the action be founded in contract or in tort."

Diese Bestimmung hat die Wirkung, daß die Ladungsbeteiligten auf die an anderer Stelle vorgesehene Haftung des Verfrachters nach Haager Regeln verwiesen werden oder umgekehrt: daß Ansprüche aus unerlaubter Handlung ausgeschlossen werden. Die Bestimmung ist dem Art. 3 Ziff. 1 der Visby Regeln entlehnt, ihre Tendenz deckt sich mit der jüngeren Rechtsprechung unseres Bundesgerichtshofs (BGH, Urteil vom 17. Januar 1983, VersR 83/342). Damit ist das Régime der Haager Regeln, das nach der X C/P die Position des Reeders bestimmt, auch maßgebend für das Verhältnis Charterer/Ladungsbeteiligte - was, wie bereits gesagt, auch umgekehrt gilt, nämlich durch die sogenannte back-to-back-Klausel der Ziff. 12.5 (b) X C/P.

V.

A maiore ad minus - ich habe mich bemüht, etwas zu schildern von den wirtschaftlichen und rechtlichen Zusammenhängen der Container-Konsortien, von den Eigenarten des zentralen Vertragsinstruments der X C/P und von den Besonderheiten des Vertragsverhältnisses zwischen dem Konsortiummitglied und den Ladungsbe-

teiligten. Damit ist allerdings das Vertragswerk des Container-Konsortiums noch nicht erschöpft. Ich habe nicht gesprochen von der Marketing-Organisation und deren weiteren Verästelungen in Gestalt von Agentur- und Terminal-Verträgen, von dem Container- und Containerspace Hiring Agreement und auch nicht von dem Pool-Vertrag. Alle diese Verträge sind aufgehängt am Operating Agreement. Das Ganze ergibt ein Buch von Regelungen und die Kenntnis von den Zusammenhängen der zahlreichen Einzelverträge ist von Belang für die Beantwortung einzelner Fragen. Hieran knüpfen sich zwei Beobachtungen.

Es fällt zunächst auf, daß sich Rechtsstreitigkeiten aus dem Gesamtkomplex der Konsortialverträge bislang nur sehr selten ergeben haben. Das ist wohl nicht anders als mit Auseinandersetzungen im Bereich des Konferenzsystems. Aber im Gegensatz zu diesem verfügt das Container-Konsortium über wesentlich stärkere kommerzielle Bezüge. Die Antwort kann nur auf Vermutungen gestützt werden. Zunächst gehen die vertraglichen Regelungen so sehr ins Einzelne, daß sich manche Antworten schon aus einem Blick in die Texte ergeben. Und sodann verfügt jedes Konsortium über ein Leitungsorgan, das viele Auseinandersetzungen in seinem Schosse enden läßt. Dieses Leitungsorgan, das von allen Mitgliedslinien des Konsortiums, und deshalb international, besetzt ist, spielt auch im Zusammenhang mit der weiteren hier anzustellenden Beobachtung eine Rolle. Es hat den Anschein, als wenn die Container-Konsortien mit den von ihnen angebotenen Haus-zu-Haus-Diensten erst an einem Anfang stehen. Nach wie vor wird ein großer Teil der Dienste im

Port-to-Port Verkehr abgewickelt, während die Anschlußverkehre, d.h. der Land- oder Lufttransport angegliedert werden, aber oft nicht wirklich integriert sind. Es kommt hinzu, daß der Vertrieb des neuen Leistungsangebots vielfach noch von den Konsortiumsmitgliedern separat in den in Betracht kommenden Ländern gehandhabt und nicht bei einzelnen Mitgliedern für bestimmte Länder konzentriert wird. Es liegt auf der Hand, daß erst mit solcher Integration aus dem hergebrachten Liniendienst ein neues globales Transportsystem wird. Weitere Abstimmungen, sowohl national wie international, mögen dann erforderlich werden. Jedenfalls kann man voraussehen, daß eine weitere Entwicklung der Containerverkehre dem Vertragsjuristen, zumal dem internationalen, zusätzliche Aufgaben stellen wird.

Dabei hat es den Anschein - und damit gehe ich abschließend den Weg a minus ad maiorem -, als wenn die Vertragsform des Konsortiums die moderne Form internationaler Zusammenarbeit im Bereich der Containerverkehre ist und - einstweilen - bleiben wird. Sicher besteht unverändert das Konferenzsystem der Linienschifffahrt mit seinen regulierenden Funktionen, zumal auf dem Gebiet des Tarifwesens. Das größere kommerzielle Schwergewicht fällt aber, wo sie existieren, den Container-Konsortien zu, die heute Mitglied einer Konferenz sind. Es gibt bereits eine Bewegung, die eine Ablösung des Konferenzsystems durch die Container-Konsortien anstrebt: in dem Umfang, in dem die Konferenzen durch starke Outsider oder Round-the-World-Services geschwächt werden, nimmt umgekehrt die Bedeutung des Konsortialsystems, zumal eines voll integrierten Combined Transport Dienstes, zu, und zwar gleichermaßen für Reeder wie für Verloader.

Das war unlängst das Thema einer Konferenz in Brighton, die unter dem Motto "Shakeout in Shipping" stand. Durch den Hinweis auf die Bedeutung der Container-Konsortien und auf deren Arbeitsweise hoffe ich, die Gründe dargelegt zu haben, die eine Beschäftigung mit dem zentralen Vertragselement der Konsortien, der X C/P, rechtfertigen.

CROSS CHARTERPARTY (CONTAINERSHIPS)

INDEX

<u>Clause No.</u>	<u>Clause</u>	<u>Page</u>
1.	Definitions	13
2.	Space Allocation and Period	14
3.	Employment	14
4.	Remuneration	15
5.	Owners' Expenses	15
6.	Voyage and Destination	16
7.	Opening Containers	16
8.	Access to Logs	16
9.	Repairs	16
10.	Charterers' Obligations	16
11.	Indemnity and Agency	17
12.	Responsibilities, Liabilities and Exceptions	18
13.	General Average	21
14.	Salvage	21
15.	Deck Carriage	22
16.	No Assignment	22
17.	Law and Arbitration	22

CROSS CHARTERPARTY (CONTAINERSHIPS)

Dated 198

It is this day mutually agreed between:-

- (1) Owners (hereinafter called "Owners") of the [Disponent] Vessel; and
- (2) "Charterers") as follows:- (hereinafter called

1. DEFINITIONS

Except where the context otherwise requires, in this Charterparty:

Container	means	any container, trailer, transportable tank, flat or pallet or any similar article used to consolidate goods;
Goods	means	the whole or any part of the cargo received from Charterers and includes any Container not owned or hired by Charterers;
the Hague Rules	means	the rules contained in the International Convention for the unification of certain rules relating to bills of lading dated 25th August 1924 or, where the liability of Charterers to any other person(s) in respect of the Goods is subject to the aforementioned rules as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February, 1968 ("Hague-Visby Rules") the rules as so amended;

the Vessel means the vessel "*" " classed (+*) below carrying tons deadweight on classified summer freeboard inclusive of bunkers, stores, provisions and water, having capacity to carry standard 20ft. Containers on deck and standard 20ft. Containers below deck, of which up to may be connected to the vessel's refrigerating machinery and up to [] may be connected to the vessel's deep freezing machinery;

the Voyage means any voyage between two ports.

2. SPACE ALLOCATION AND PERIOD

Owners let and Charterers hire for the carriage of Goods and Containers * % of the Container carrying capacity of the Vessel (or more or less as may be agreed for each Voyage) until terminated by either party giving not less than months' written notice of termination to the other. Upon such notice being given the parties shall consult in order to ensure that the Vessel is redelivered in accordance with the notice at a mutually convenient time with all Goods discharged.

3. EMPLOYMENT

3.1 The Vessel shall be employed only in lawful trades within the Institute Warranty Limits for the carriage of lawful Goods, properly packed and stowed in seaworthy Containers of standard sizes and specifications as may be mutually agreed, between good and safe ports where she can safely lie always afloat save that uncontainerised goods may, with the consent of Owners, and subject to such conditions as Owners may require, be carried under the term of this Charterparty. Live animals shall not be shipped without Owner's consent. Goods and/or Containers which are

+ Any one of the following classifications:-

- (a) + 100 A1 at Lloyds;
- (b) + K 3/3, LII at Bureau Veritas;
- (c) + 100 A-11 NAV. L-R.I.N.A. (Registro Italiano);
- (d) + 100 A1 at Germanischer Lloyd.

or may become dangerous, inflammable or damaging (including radio-active materials), or which are or may become liable to damage any property whatsoever, shall not be shipped unless:-

3.1.a previous written notice of their nature has been given to Owners by or on behalf of Charterers, and

3.1.b (i) the Container or other covering in which the Goods are to be carried; and

(ii) the Goods;

are in each case distinctly marked on the outside so as to indicate the nature and character of any such Goods and so as to comply with any applicable laws, regulations or requirements;

3.1.c the Goods are packed in a manner adequate to withstand the ordinary risks of carriage having regard to their nature and in compliance with all laws or regulations which may be applicable during the Voyage.

3.2 If the provisions of sub-clause 3.1 above have not been complied with or if in the opinion of Owners the Goods and/or Containers are or are liable to become of a dangerous, inflammable or damaging nature, Owners may refuse to ship the same and/or (in the event that the provisions of 3.1.b. above have not been complied with) those Goods and/or Containers may at any time be destroyed, disposed of, abandoned or rendered harmless without compensation to Charterers and without prejudice to Owners' right to remuneration.

3.3 If the requirements of sub-clause 3.1 above are not complied with Charterers shall, to the extent provided in sub-clause 12.9, indemnify Owners against all claims, losses, damages or expenses arising in consequence thereof but nothing contained in this Clause shall deprive Owners of any of their rights otherwise provided for.

4. REMUNERATION

Owners shall be remunerated in accordance with provisions from time to time to be separately agreed or in default of agreement shall receive such remuneration as shall be fair and reasonable.

5. OWNERS' EXPENSES

Save as provided in sub-clause 12.7, Owners shall pay all wages, insurance premiums, charges, dues, taxes, agencies, commissions, fees and all other expenses

whatsoever incurred in connection with the Vessel.

6. VOYAGE AND DESTINATION

6.1 The destination of each Voyage shall be mutually agreed between Owners and Charterers.

6.2 Owners shall be entitled to exercise the liberties provided in the terms and conditions of the agreed joint Bill of Lading and to deviate to save life or property at sea at any time without notice to Charterers. However, if during the course of a Voyage Owners should deviate in circumstances which under the applicable law do not permit Charterers to deviate under any Bill of Lading or similar contract of carriage in respect of Goods which are the subject of this Charterparty, Owners shall indemnify Charterers for any liability thereby incurred, unless Owners shall have consulted and obtained the prior approval of Charterers to such deviation, in which case this indemnity shall not operate. Any deviation ordered by Ltd. shall be deemed to have Charterers' prior approval.

7. OPENING CONTAINERS

Owners shall be entitled at any time (but under no obligation) to open any Container or package and to inspect the contents and shall promptly notify Charterers if they so do.

8. ACCESS TO LOGS

Owners shall ensure that full and correct logs and adequate records are kept concerning the care and condition of the Goods and Containers and that all logs and records relevant to the Voyage, the Goods and Containers shall be accessible to Charterers or their agents.

9. REPAIRS

Subject as may be otherwise agreed, Owners shall have liberty to take the Vessel out of service for maintenance and repairs.

10. CHARTERERS' OBLIGATIONS

10.1 Charterers shall provide such information in relation to any Goods and Containers shipped under this Charterparty as Owners may reasonably require in connection with this Charterparty and, subject to the provisions of sub-clause 12.9, Charterers warrant such information shall be complete and accurate.

10.2 Charterers shall comply with the directions of the Master or other persons responsible for the stowage on

behalf of Owners as to how, when and where Goods and Containers are to be stowed. If Charterers fail to comply with such directions, their liability shall be limited in accordance with sub-clause 12.9. Charterers shall in their capacity as such be under no liability in respect of the consequence of complying with such directions, and Owners shall indemnify Charterers against the same.

11. INDEMNITY AND AGENCY

11.1 Charterers undertake that no claim or allegation shall be made by any person(s) whatsoever other than Charterers against Owners or any servant of Owners or any person(s) or bodies whomsoever by whom the carriage hereunder or any part of that carriage is performed or undertaken, which imposes or attempts to impose upon Owners or any such servant, person(s) or body or any vessel owned by any such servant, person(s) or body any liability whatsoever in connection with the Goods and Containers the subject of this Charterparty (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of Owners or of such servant, person(s) or body), and in the event of any such claim or allegation nevertheless being made Charterers shall, to the extent provided in sub-clause 12.9, indemnify Owners and such servant, person(s) or body against all consequences whatsoever thereof.

11.2 Charterers shall not make any claim or allegation against any servant of Owners or any person(s) or bodies whomsoever by whom the carriage hereunder or any part of that carriage is performed or undertaken (other than Owners) which imposes or attempts to impose on any such servant, person(s) or body any liability whatsoever in connection with the Goods and Containers the subject of this Charterparty and, in the event of any such claim or allegation nevertheless being made, the provisions of sub-clause 11.1 shall apply as if such claim or allegation had been made by a person other than Charterers.

11.3 Without prejudice to sub-clause 11.1 Owners authorise and empower Charterers to act as Owners' agents and/or trustees to stipulate for Owners to have as against other persons the benefit of any immunities, exemptions or liberties regarding the Goods and Containers the subject of this Charterparty (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of Owners or of their servant or of any person(s) or bodies whomsoever by whom the carriage hereunder or any part of that carriage is performed or undertaken), or their carriage, but Charterers shall have no authority to make any contract imposing any obligations upon Owners in connection with the Goods and Containers or their carriage.

11.4 Sub-clauses 11.1 and 11.2 shall not apply to or preclude any claim made by the owners of any property on board the Vessel for a General Average contribution in accordance with the York-Antwerp Rules 1974.

11.5 Where Owners are not the registered owners of the Vessel the provisions of sub-clauses 11.1, 11.2 and 11.3 shall also apply to the registered owners of the Vessel, their servants agents and sub-contractors in the same manner as they apply to Owners, or any servant of Owners or any person(s) or bodies whomsoever by whom the carriage hereunder or part of that carriage is performed or undertaken.

12. RESPONSIBILITIES, LIABILITIES AND EXCEPTIONS

Without prejudice to the provisions of Clauses 3, 10 and 11 hereof, as between Owners and Charterers, the responsibilities arising out of and in connection with this Charterparty shall be borne and divided as follows:

12.1 Owners will be responsible for the seaworthiness of the Vessel in accordance with the Hague Rules and for all purposes in connection with this Charterparty shall be entitled to the rights and immunities set out in the said Rules.

12.2 Subject to sub-clause 12.1, Owners will be responsible for the proper and careful carriage, custody and care of the Containers and Goods whilst on board the Vessel, and for discharging, handling and storing Containers and Goods discharged solely in order to be reloaded or in order to load or discharge other Containers and Goods, and for reloading and restowing the same. The aforementioned responsibility of Owners shall include the maintenance and operation of the Vessel's ducted air refrigeration machinery and systems, including the proper connection of insulated Containers (containing refrigerated Goods) to the Vessel's ducted air refrigeration system.

12.3 Subject to sub-clause 12.1, Owners shall be responsible for the provision of:

- (i) electrical power;
- (ii) a supply of refrigerant gas; and
- (iii) a supply of the recommended lubricating oil, to integral refrigerated unit Containers (containing refrigerated Goods) and to refrigeration clip-on units attached to insulated Containers (containing refrigerated Goods) carried on the Vessel. Owners shall use all reasonable endeavours to monitor and

record the performance of all such units whilst on board, and to repair and rectify any breakdown, fault or deficiency which may occur in respect of such units, using the resources on board the Vessel. If such resources are insufficient Owners, at the expense of Charterers, shall use all reasonable endeavours promptly to obtain any required spares or specialised repair facilities. Owners shall only be liable for any loss of or damage to an integral refrigerated unit Container or to a refrigeration clip-on unit attached to an insulated Container, or the Goods therein, arising out of any breakdown, fault or deficiency of the refrigeration machinery, to the extent that such loss or damage was caused by the failure of Owners to comply with the terms of this sub-clause 12.3.

Save as expressly provided, nothing in this sub-clause shall reduce or limit the liabilities of Owners to Charterers under this Charterparty.

12.4 The liability of Owners under sub-clauses 12.1, 12.2 and 12.3 shall in every case be subject to Article III, Rule 6 of the Hague Rules.

12.5 The liability of Owners for any loss or damage to or in connection with the Goods, shall be subject to Article IV, Rule 5 of the Hague Rules, but as if no declaration as to value is made, provided always that:-

- (a) the liability of Owners to Charterers as aforesaid shall in no event exceed the liability (if any) of Charterers to the person(s) interested in such Goods in respect of such loss or damage;
- (b) Owner's liability to Charterers shall be calculated in accordance with the basis which Charterer have been obliged to apply under their Bill of Lading by the applicable law;
- (c) where the liability of Owners to Charterers and the liability of Charterers to any other person(s) in respect of such Goods are both subject to Article IV, Rule 5 of the Hague Rules, those Goods shall be deemed as between Owners and Charterers and for the purposes of the said Rule 5, to consist of the number of packages or units which

is applicable for the purposes of the said Rule 5 as between Charterers and such other person(s).

12.6 The liability of Owners and the Vessel for any loss of or damage to a Container owned or hired by Charterers or for any consequential loss or damage arising therefrom shall not in any event exceed the cost of repair or the value of the Container at the time of such loss or damage, whichever is the less, and Owners and the Vessel shall not in any event be liable for any damage to such a Container which does not exceed US\$300 on any one Voyage.

12.7 Subject as aforesaid and subject to sub-clause 12.9, Charterers will be responsible for the proper and careful receipt, loading, handling, stowage, discharge and delivery of the Goods and Containers and shall pay all sums relating to such operations and shall be liable for all loss and damage (including loss of or damage to the Vessel) caused to Owners by the improper or careless performance of such operations. Save as in this Charterparty otherwise provided, Charterers shall be under no liability for loss or damage of whatsoever nature and howsoever arising in connection with this Charterparty.

12.8 Charterers shall, to the extent provided in sub-clause 12.9, indemnify Owners against any expenses, liabilities, loss, damage, claims or demands which Owners may incur or suffer by reason of any failure to comply with any relevant laws, regulations, directions or notices of customs, port and any other authorities, or by reason of any infestation, contamination or condemnation of Goods or Containers, in so far as such failure, infestation, contamination or condemnation arises from any act, neglect or default of the consignors of any Goods or Containers the subject of this Charterparty, their servants or agents. The indemnity provided for by this sub-clause shall extend to any loss suffered by Owners in procuring, by whatever means Owners consider appropriate, the release of the Vessel where the Vessel has been arrested either (i) by virtue of any act done or omitted to be done by Charterers or (ii) in circumstances where, but for the fact that the Vessel was chartered to Charterers, such arrest would not have occurred.

12.9 The liability of Charterers for loss or damage of whatsoever nature and howsoever arising in connection with this Charterparty (even if such liability arises wholly or in part by reason of the act, neglect or default of Charterers or of their servants or any person(s) or bodies whomsoever by whom the carriage hereunder or any part of that carriage is performed or undertaken) shall not in any event exceed the amount (if any) recoverable by Charterers from any third party in connection with such liability, but Charterers shall take all reasonable steps to recover such

amount(s). For this purpose Charterers' insurers shall not be considered as third parties. Notwithstanding the above, the provisions of this sub-clause shall not operate in respect of the indemnity under sub-clause 12.8 relating to arrest of the Vessel.

12.10 Owners undertake that no claim or allegation shall be made against Charterers their servants, agents or sub-contractors by any person(s) other than Owners which impose(s) or attempt(s) to impose upon Charterers their servants, agents or sub-contractors any liability whatsoever in connection with loss or damage to the Vessel, whether for actual loss or consequential loss and whether or not arising as a result of negligence on the part of Charterers their servants, agents or sub-contractors and, if any such claim or allegation should nevertheless be made, to indemnify Charterers their servants, agents or sub-contractors against all consequences thereof.

12.11 Nothing in this Charterparty shall prejudice or deprive Owners of their rights of limitation or exclusion of liability under any applicable or relevant law.

12.12 Owner shall maintain the Vessel's class and Container carrying capacity throughout the period of this Charterparty, unless otherwise mutually agreed.

13. GENERAL AVERAGE

General Average shall be settled according to the York-Antwerp Rules 1974. Owners' remuneration shall not contribute to General Average. Owners authorise and empower Charterers to act as the agents of Owners in the settlement of General Average. Charterers shall guarantee the contributions properly due to Owners in respect of Charterers' Containers and Goods for which Charterers are principal carriers except in respect of any Goods which have been delivered to the consignee prior to notice being given by Owners to Charterers that General Average security is required.

14. SALVAGE

Charterers shall be entitled to the percentage, as agreed for the Voyage under Clause 2, of all salvage and assistance to other vessels after deducting the Master's and crew's proportion and all legal and other expenses, including a reasonable sum for the time lost in the salvage, and the cost of repairing damage incurred in the salvage. Charterers shall be bound by all measures taken by Owners in order to secure payment of salvage and to fix its amount.

15. DECK CARRIAGE

Goods and Containers may be carried on deck and shall contribute in General Average whether carried on or under deck.

16. NO ASSIGNMENT

Charterers shall not assign this Charterparty. Charterers shall not sublet the Vessel or any part thereof without the prior approval of Owners.

17. LAW AND ARBITRATION

17.1 This Charterparty shall be governed by English law.

17.2 Any dispute or claim arising out of or in connection with this Charterparty shall be referred to arbitration by a single arbitrator under the International Arbitration Rules of the London Court of Arbitration, providing not less than 60 days' notice of intention to refer the matter to arbitration, specifying the nature of the dispute or claim, shall have been delivered in writing to the other party. The parties agree to exclude any right of application or appeal to the English courts in connection with any question of law arising in the course of such a reference or with respect to any award made therein. The arbitrator shall be appointed with the agreement of all parties to the dispute or difference. If such arbitrator shall not have been appointed within 30 days from the reference to arbitration the arbitrator will be selected and appointed by the London Court of Arbitration.

Signed

for the Owners

Signed

for the Charterers