

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

HEFT 107

Klaus Ramming (Hrsg.)

Die Rotterdam Regeln

HAMBURG 2011

Die Rotterdam Regeln

Vortragsveranstaltung des
Deutschen Vereins für Internationales Seerecht
am 12. Mai 2010

Klaus Ramming (Hrsg.)

HAMBURG 2011

Vorwort

Das „Übereinkommen der Vereinten Nationen über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ ist nach jahrelangen Vorarbeiten am 11. Dezember 2008 von der UN-Vollversammlung in New York verabschiedet und am 23. September 2009 in einer feierlichen öffentlichen Zeremonie in Rotterdam zur Zeichnung aufgelegt worden. Seerechtlicher Tradition entsprechend trägt das Übereinkommen den Titel „Rotterdam Regeln“. Es ist bis heute von 23 Staaten gezeichnet worden. Deutschland ist nicht darunter. Erste Ratifikationen stehen möglicherweise in naher Zukunft bevor.

Ob die Rotterdam Regeln letztlich erfolgreich sein werden und die als veraltet geltenden Haager bzw. Haag-Visby Regeln ablösen können, ist zurzeit nicht abzusehen. Fest steht jedenfalls, dass es für viele Jahrzehnte der letzte Versuch sein wird, zu einem weitweit anerkannten einheitlichen Seefrachtrecht zu kommen. Der DVIS hat sich in einer Stellungnahme an das Bundesministerium der Justiz vom 29. Mai 2009 nachdrücklich für die Rotterdam Regeln und eine zügige Zeichnung und Ratifikation durch Deutschland ausgesprochen.

Am 12. Mai 2010 hat der Deutsche Verein für Internationales Seerecht e.V. (DVIS) zusammen mit der International Foundation for the Law of the Sea (IFLOS) in den Räumen des Internationalen Seegerichtshofs in Hamburg ein Seminar zu den Rotterdam Regeln durchgeführt. Als Sprecher haben Herr Prof. Dr. von Ziegler, Herr Prof. Dr. Paschke, Herr Prof. Dr. Jessen sowie Herr Rechtsanwalt Dr. Schwampe (der Vorsitzende des DVIS) mitgewirkt. Ihnen sei im Namen des DVIS und von IFLOS auch an dieser Stelle für ihren Einsatz gedankt. Ebenso danken der DVIS und IFLOS dem Präsidenten des Internationalen Seegerichtshofs, Judge José Luis Jesus, für die Gelegenheit, die Veranstaltung in den imposanten Räumen des Gerichts durchzuführen.

Hamburg, den 18. Januar 2011

Dr. Klaus Ramming

Inhaltsverzeichnis

Die Rotterdam Regeln – Werdegang und Einführung	1
(Prof. Dr. Alexander von Ziegler – Schellenberg Wittmer, Zürich)	
Die zwingende Geltung der Rotterdam Regeln	47
(Prof. Dr. Dr. h.c. Marian Paschke – Universität Hamburg)	
Das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu anderen völkerrechtlichen Übereinkommen	65
(Dr. Klaus Ramming – Lebuhn & Puchta, Hamburg)	
Die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden nach den Rotterdam Regeln	111
(Dr. Dieter Schwampe – Dabelstein & Passehl)	
Die Haftung der „Maritime Performing Party“	135
(Prof. Dr. Henning Jessen, Hochschule Bremen)	

Rotterdam Regeln – Werdegang und Einführung¹

Alexander von Ziegler²

I. Einführung

Am 23. September 2009 wurde in Rotterdam das Übereinkommen der Vereinten Nationen über ein modernes Seefrachtrecht feierlich der Unterschrift durch Staaten vorgelegt. Damit ging ein mehrjähriges Projekt der UNCITRAL, welches in Zusammenarbeit mit dem Comité Maritime International (CMI) betreut worden war, im wahrsten Sinne des Wortes mit wehenden Flaggen zu Ende. Geboren ist die Konvention aber noch lange nicht, denn sie braucht noch mindestens von 20 Signaturstaaten ratifiziert zu werden, bevor sie gemäß ihrem Art. 94 (1) RR in Kraft tritt. Und selbst mit der Geburt alleine ist es nicht getan: die Rotterdam Regeln müssen lebensfähig sein und zu einem seefrachtrechtlichen Monolithen heranwachsen, damit sie jene Rolle übernehmen können, die ihnen angedacht worden ist. Nur nach einer weltumspannenden Ratifikation kann tatsächlich gefeiert werden. Daher muss auf diesem Weg noch viel geschehen.

Dadurch geraten die Rotterdam Regeln, wie sie offiziell genannt werden, in den Fokus der Politik, auf die Tische der verschiedenen Industrieverbände und Verwaltungen und auf die Rednerpulte von Anlässen wie diesem hier, der so vorzüglich vom DVIS, dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht sowie der Internationalen Stiftung für Seerecht, am 12. Mai 2010 in den wunderbaren Hallen des Internationalen Seegerichtshofes organisiert worden ist.

Dabei haben die Veranstalter meines Erachtens völlig zu Recht nicht die Frage des „Gut“ oder „Schlecht“, beziehungsweise die Frage der „Ratifikation – Ja oder Nein“ gestellt, sondern die Zeit, die uns heute zur Verfügung

¹ Dieser Artikel basiert auf einem Vortrag über das Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See, der während der Veranstaltung unter dem Titel „die Rotterdam Regeln“ der internationalen Stiftung für Seerecht und des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht am 12. Mai 2010 im internationalen Seegerichtshof in Hamburg gehalten wurde. Auf Verweise wurde teilweise verzichtet, weil der Artikel, soweit als möglich, am Format des Vortrags festhält und deshalb nicht beabsichtigt, das Thema akademisch zu behandeln.

² Professor für Internationales Handelsrecht an der Universität Zürich, Partner bei Schellenberg Wittmer, Zürich; ehemaliger Generalsekretär Comité Maritime International; Abgeordneter für die Schweizer Regierung bei der UNCITRAL Working Group III.

steht, der Frage der Interpretation und dem Verständnis des imposanten Normengebildes der Rotterdam Regeln gewidmet.

- 4 Das Herangehen an einen neuen Normentext wird uns Juristen immer etwas abschrecken. Neue Strukturen werden uns zu Beginn immer stören. Wir sehen oft die neuen Vorteile nicht, sondern – und das ist vollkommen natürlich – konzentrieren uns zu gerne auf die neuen Hindernisse, bis wir herausfinden, dass *wir* oft das Haupthindernis sind, weil wir mit der neuen Struktur oder dem Umfeld nicht vertraut sind und gegen den zusätzlichen Aufwand rebellieren, den das neue Umfeld von uns verlangt.
- 5 Dies ist nicht überraschend, weil wir oft mit einer neuen Gesetzgebung arbeiten müssen, die uns von Außen aufgezwungen wird, sei es auf nationaler, regionaler (EU) oder internationaler Ebene. Es ist klar, dass wir uns als See- und Handelsrechtler an ein neues Umfeld für die Beförderung auf See werden gewöhnen müssen, entweder aufgrund der neuen Rotterdam Regeln oder, falls dies nicht der Fall sein wird, aufgrund von neuen Rechtsentwicklungen, die in einer anderen juristischen Umgebung durch die Dynamik im Vakuum der modernen maritimen Beförderung entstehen werden: Neue nationale Gesetzgebungen im In- oder Ausland (z.B. eine neue US COGSA), neue regionale Gesetzgebungen, z.B. der EU, oder sogar neue und andere internationale Übereinkommen.
- 6 All dies würde uns nicht so sehr betreffen, würden uns nicht alle – selbst fremde – Veränderungen im Bereich der Seebeförderung und des Seehandels auf nationaler, regionaler oder internationaler Ebene im eigenen Rechtskreis direkt tangieren, sogar wenn diese Entwicklungen viele Seemeilen – viele Kilometer – von Zuhause weg passieren. Jede weitere komplexe Zersplitterung der juristischen Situation beeinflusst unsere Vorgehensweise, die Art, wie der Handel funktioniert und die Art, wie wir juristische Probleme lösen, welche im Bereich der Seebeförderung und des Seehandels entstehen.
- 7 Veränderung ist dabei die einzige Konstante: Auch wenn wir uns gegen Veränderungen entscheiden, werden sie entstehen. Dies trifft gerade im maritimen Umfeld zu. Übrig bleibt eine Entscheidung: Gehen wir den vorgeschlagenen Weg, oder warten wir auf etwas anderes? Etwas möglicherweise Besseres?

II. Das UNCITRAL Projekt

- 8 Der komplexe Hintergrund der Rotterdam Regeln ist am besten verständlich, wenn man sich den langen Weg der Evolution von Den Haag via

Hamburg nach Rotterdam vergegenwärtigt. Vor über einem Jahrhundert und unter dem Druck einer prominenten nationalen US Gesetzgebung (Harter Act 1893) beeilte sich die Völkergemeinschaft ein Harmonisierungsinstrument zu schaffen, welches eine gewisse Vereinheitlichung im Bereich des Seebeförderungs- und Transportrechts zurückbringen würde. Diese Harmonisierung war zuerst mittels den Haager Regeln von 1921 geplant, einem gänzlich privaten Dokument, welches ursprünglich in der Form eines Musterkonnossements vom Markt selber hätte eingeführt werden sollen.³ Als klar wurde, dass nur ein internationales Übereinkommen dazu imstande war, eine Vereinheitlichung wiederherzustellen, erließ die Brüsseler Konferenz 1924 die sogenannten Haager Regeln.⁴ Diese Regeln wurden schnell zu einem weit verbreiteten Normenwerk für ausgewählte Aspekte der Haftung des Verfrachters im Bereich der Seebeförderung, obwohl die Gesetzgebungsmethode der Haager Regeln keineswegs perfekt war (die Regeln wurden als Modellkonnossement und nicht als internationale Gesetzgebung entworfen) und obwohl sie (wohl fälschlicherweise) als ein Produkt der Schifffahrtsindustrie und derer Versicherer wahrgenommen wurden. Es ist jedoch eine Tatsache, dass schon damals alle interessierten Branchen am Prozess beteiligt waren und das Übereinkommen einen der größten Erfolge im Bereich des internationalen Seerechts darstellte.

Mit den Haager Visby Regeln von 1968 wurden ausgewählte Bereiche 9 der Haager Regeln einer Revision unterzogen.⁵ Die Revision von 1968 wurde jedoch nicht von allen als genügende Modernisierung der Haager Regeln empfunden. Zehn Jahre später, 1978, wurden deshalb die Hamburger Regeln als „Gegenangebot“ für eine internationale Harmonisierung in diesem Bereich geschaffen, diesmal jedoch nicht mehr aufgrund der traditionellen Zusammenarbeit des Comité Maritime International (CMI), sondern im Rahmen der immer aktiver auftretenden UN-Organisationen (UNCI-

³ Report of the Thirtieth Conference, The International Law Association, 30th August – 3rd September 1921, Proceedings of the Maritime Law Committee, London 1922, abgedruckt bei STURLEY, Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act, Bd. 1, S. 89 ff. Siehe ferner VON ZIEGLER, Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht, Baden-Baden / Zürich 2002, S. 23 f.

⁴ Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 Août 1924.

⁵ Zum Hintergrund, VON ZIEGLER, Haftungsgrundlage, S. 32 ff. Elf Jahre später wurde noch das so genannte SDR-Protokoll verabschiedet, welches die noch in „Goldfranken“ definierte Haftungsmiten neu mittels dem Sonderziehungsrecht (SZR) des International Monetary Fund (IMF) ermittelt. Siehe dazu allgemein auch VON ZIEGLER, Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht, Diss. Zürich 1989, Baden-Baden 1989, S. 119 ff.

TRAL und UNCTAD). Was folgte, war beinahe ein Grabenkrieg zwischen den Haager Regeln und den Hamburger Regeln beziehungsweise zwischen den „Haagern“ und den „Hamburgern“. Das Ergebnis war, dass Regierungen nahezu blockiert waren, da sie weder in die eine noch in die andere Richtung gehen konnten, ohne mit heftigen Lobbygruppen konfrontiert zu werden. Die Fronten der beiden Gruppen verhärteten sich, was eine weitere positive Entwicklung auf internationaler Ebene verunmöglichte.

10 Unglücklicherweise antworteten die nationalen Gesetzgeber auf dieses Fiasko mit nationalen Einzelgänger-Projekten, was wiederum eine heftige internationale Opposition gegen solche nationale und regionale Initiativen hervorrief.⁶ Auch regionale Institutionen, so beispielsweise die Europäische Kommission, begannen sich diesem Thema anzunehmen. Ungefähr 1990 wurde durch das Comité Maritime International und auch durch das Sekretariat von UNCITRAL realisiert, dass die gegensätzlichen Positionen in eine Sackgasse geführt hatten. Weil das Thema der Haftung der Verfrachter auf See tatsächlich immer noch extrem politisch war (obwohl ich bei einem solchen Thema nicht viel Politisches sehe), war ein „*deus ex machina*“ notwendig, um die Diskussion wieder zu eröffnen.

11 Eine neue Gelegenheit eröffnete sich im Kontext des elektronischen Handels: Einige Delegationen versuchten die UNCITRAL, als diese im Rahmen ihrer Arbeit am electronic data interchange (EDI) bei der Übersetzung des Mechanismus des internationalen Handels auf der Basis des Konnossements in ein elektronisches Umfeld auf besondere Schwierigkeiten stieß, dazu zu bewegen, die Funktionsweise von Beförderungsdokumenten zu harmonisieren.⁷ Dieser Anstoß kam, weil sich offensichtlich kein existierendes internationales und maritimes Instrument in wirksamer Weise mit der Übertragung von Rechten und mit der Rolle des Konnossements als (im wahrsten Sinne) Schlüsseldokument auseinander setzte. Alle existierenden internationalen Instrumente konzentrierten sich auf die Haftung des Verfrachters, ohne aber die internationale Gemeinschaft (und damit den internationalen Handel) bei der Definition des genauen Mechanismus zu unterstützen, die für die Übersetzung von Handelsrealitäten in ein elektronisches Umfeld nötig war. Weil die Architektur des elektronischen Umfelds auf

⁶ Illustrativ dazu ist die Diskussion um die noch vor Kurzem geplante Revision der US COSGA.

⁷ Vgl. SECOLEK, in: *The Rotterdam Rules 2008, Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, herausgegeben von VON ZIEGLER/ SCHELIN/ Zunarelli, Den Haag 2010, S. XXI ff.

„funktionaler Äquivalenz“ basiert, wurde es notwendig, die Mechanismen der Konnossemente und der anderen im Handel verwendeten Beförderungsdokumente in dieses elektronische Umfeld zu „übersetzen“. Bis dahin gab es aber dafür keinen vereinheitlichten Mechanismus, weil die meisten dieser Fragen dem nationalen Recht überlassen wurden. Und tatsächlich unterscheiden sich in diesem Kontext viele nationale Rechte in wichtigen Punkten.

Bald nach Inangriffnahme dieser neuen Herausforderung wurde auch **12** klar, dass eine breitere Sichtweise notwendig war. Gleichzeitig mit der Gelegenheit für einen Harmonisierungsprozess, der klären würde, wie Handel und Beförderung in einem elektronischen Umfeld funktionieren (und gegenseitig in Wechselwirkung stehen), bot sich die Möglichkeit, diese Aspekte ganz allgemein zum Vorteil des Handels zu klären, unabhängig davon, ob in einem traditionellen oder in einem elektronischen Umfeld.

Da die UNCITRAL realisiert hatte, dass dies ein Thema von größter **13** praktischer Bedeutung war, welches eine enge Kooperation mit der Industrie erforderte, bat sie das Comité Maritime International (CMI) mit Einbezug anderer internationaler Organisationen, eine Studie über diese Fragen zu verfassen und Vorschläge zu unterbreiten.⁸ Im Verlaufe dieser Studie wurde CMI gebeten, ein mögliches Instrument zu entwerfen, das diese Aspekte umfasst. Die Idee und der Ausgangspunkt war nicht eine Revision der Haager oder Hamburger Übereinkommen einzuleiten, sondern eine umfassende Gesetzgebung vorzubereiten. Diese sollte zwar auch Haftungsfragen beinhalten aber – und dies viel wichtiger für den internationalen Handel – und den gesamten Seefrachtvertrag sowie die Funktionsweise der im Zusammenhang mit diesem Vertrag entstehenden Dokumente regeln. In der ersten Phase dieses Projekts waren die Haftungsfragen nicht an erster Stelle. Von einem politischen, praktischen und auch rechtlichen Gesichtspunkt aus wurde jedoch bald ersichtlich, dass bei der Bearbeitung von vertraglichen Aspekten der Beförderung automatisch Fragen über die Verantwortung der Parteien und deren anschließende Haftung für die Verletzung ihrer Vertragspflichten aufgeworfen werden.⁹

⁸ Report of the United Nations Commission in International Trade Law on the work of its thirty-first session (New York, 1–12 Jun. 1998), Official Records of the General Assembly, fifty-third Session, suppl. No. 17 (A/53/17), paras 260 – 267.

⁹ Die Haftungsfragen waren ursprünglich nicht Teil der Untersuchung der UNCITRAL (die als Hausherr der Hamburger Regeln von 1978 das Thema Haftung erst nach eingehender Realisierbarkeitsprüfung einschliessen wollten).

- 14 Während aller Phasen des Projekts – zuerst innerhalb des CMI, dann bei UNCITRAL – war die Industrie eng in den Prozess eingegliedert.¹⁰ Wie immer bei solchen Projekten ist es nicht einfach, Freiwillige der jeweiligen Industrien zu finden, die aktiv an einem solch komplexen (und langwierigen) Kodifizierungsprojekt teilnehmen. Auf verschiedenen Ebenen jedoch, inklusive der vorgelagerten CMI-Ebene und innerhalb ihrer nationalen Seerechts-Verbände (für die nationalen Märkte) sowie während des UNCITRAL Projekts, konnten Vertreter verschiedener Interessengruppen ihre Interessen vorbringen und insbesondere auch die spezifischen Aspekte vorlegen, welche sie von einem zukünftigen Instrument abgedeckt haben wollten. Der CMI-Entwurf, der von dessen speziell einberufenen Unterkomitee vorbereitet und im Dezember 2001 an die UNCITRAL übergeben wurde,¹¹ war deshalb schon ein Produkt einer ersten Konsultation zwischen Industrien und nationalen Verbänden (Mitglieder der CMI). Aus diesem Grund beinhaltete er schon viele Kompromisse, die auf vertiefte Diskussionen innerhalb verschiedener Komitees und Konferenzen des CMI zurückzuführen waren. Diese Arbeitsmethode ermöglichte eine bessere Fokussierung der anschließenden Diskussion bei der UNCITRAL auf Handelsgegebenheiten und identifizierte schon im Vorfeld die Themen, welche weitere Diskussionen und mögliche Kompromisse benötigten.
- 15 Wenn auch von vielen Seiten her sehr hart am Text des Übereinkommens gearbeitet wurde, führten diese Anstrengungen, wie wir heute sehen werden, nicht zu einem perfekten Produkt. Diejenigen unter uns, welche bereits Teil eines internationalen Harmonisierungsprozesses gewesen sind, wissen, dass das Ziel einer perfekten internationalen Kodifikation praktisch ein utopisches Ideal ist, weil – ähnlich wie auch in nationalen oder sogar regionalen Gesetzgebungsprojekten – in jeder Phase Kompromisse eingegangen werden müssen, die nicht notwendigerweise sinnvoll oder mit der allgemeinen Struktur oder Strategie des Produkts selber vereinbar sind. Dies führt an einen oder anderen Ort zu ungewöhnlichen Bestimmungen, die nur verstanden werden können, wenn man den Hintergrund der Entstehung kennt. Es ist jedoch meine persönliche Meinung, dass diese imperfekten Bereiche so weit wie möglich minimiert wurden, weil die UNCITRAL

¹⁰ Vgl. dazu ausführlicher SECOLEK, *The Rotterdam Rules 2008*, S. XXIII f.

¹¹ Report of the Secretary-General on possible future work in transport law, Doc. A/CN.9/497, 2 May 2001, paras 54 ff. und darauffolgend Report of the United Nations Commission in International Trade Law on the work of its thirty-fourth session (Vienna, 25 Jun. to 13 Jul. 2001), Official Records of the General Assembly, fifty-sixth session, suppl. No 17 (A/56/17), paras 337 – 345.

Working Group III über die Jahre von einer sehr professionellen Arbeitsatmosphäre profitieren konnte und von mehreren ausgezeichneten Delegationen aus der ganzen Welt unterstützt wurde.¹² Zu einem Kompromiss gehört schließlich auch, dass – betrachtet man die Kritik genau – strittig ist, was denn genau an den Rotterdam Regeln nicht perfekt sein soll. Was für die einen eine maßgebende Errungenschaft bedeutet, ist für die anderen oft eine Imperfektion, die in diesen Rotterdam Regeln zu bedauern sei.¹³

III. Hauptmerkmale der Rotterdam Regeln

1. Seefrachtsvertrag und Konnossement im Kontext der internationalen Handelstransaktion

Wie bereits erläutert, war der Ausgangspunkt des Projekts, den Beförderungsvertrag in den richtigen Kontext innerhalb der Vielfalt von Handelstransaktionen zu stellen. Die Handelstransaktion stellt die „raison d'être“ der Schifffahrtsindustrie dar. Ohne Überseehandel bräuchte es keine Schifffahrt. Dies scheint so selbstverständlich zu sein, dass man oft dazu neigt, den Ausgangspunkt zu vergessen. Gleichzeitig ist es aber auch der Ausgangspunkt für jede Definition des Rahmens und der Natur einer internationalen Gesetzgebung über Güterbeförderungsverträge auf See. Dies ist insbesondere deswegen so, weil die Seebeförderung und die Güterbewegung das Rückgrat des internationalen Handels verkörpern. Währenddem der Handel die Bedürfnisse an das Seefrachtsrecht vorgibt, liefert die Seebeförderung die Werkzeuge, um diese Bedürfnisse des internationalen Handels abzudecken und damit ein globales Ziel zu erreichen: Globale wirtschaftliche Interaktion und Wohlstand. **16**

Die Grundlagen jeder internationalen Handelstransaktion finden sich im zugrundeliegenden Kaufvertrag. Die Notwendigkeit der Güterbewegung entsteht durch die geographische Distanz zwischen dem Ort, wo sich die Güter zum Zeitpunkt des Kaufs befinden und dem Ort, wo die Güter für den Käufer hin transportiert werden müssen. Der Zweck – die „raison d'être“ – der Schifffahrtsindustrie besteht darin, die Distanz zu überwinden und damit den Parteien zu ermöglichen, den Kaufvertrag mittels Versendung und Lieferung der Kaufsache zu erfüllen. Der Hauptzweck des Beförderungsvertrages ist es, die Parteien zu ermöglichen, den Kaufvertrag zu erfüllen. **17**

¹² Vgl. auch die ähnlich positiven Worte von SECOLEK, *The Rotterdam Rules 2008*, S. XXVI.

¹³ Allgemein zu der Vorbereitung der Rotterdam Regeln siehe auch Sturley, in: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*, herausgegeben von THOMAS, Devon 2009, S. 3 ff.

trags ist somit die sichere Beförderung der Güter als Teil der Erfüllung des Kaufvertrags. Der Kaufvertrag bestimmt dabei, ob der Verkäufer oder der Käufer den Beförderungsvertrag mit dem Verfrachter abzuschließen hat (Verkäufer-CIF/CFR/CIP/CPT oder Käufer-FOB/FCA).

- 18** Nicht nur für die Warenlieferung ist der Seefrachtvertrag von Bedeutung, sondern er spielt auch eine zentrale Rolle bei der Erfüllung des Synallagmas (Zahlung des Kaufpreises). In einer perfekten Welt würde der Verkäufer den Kaufpreis gerne erhalten, sobald er die Güter geliefert hat. Weil die Lieferung bei Überseekäufen normalerweise schon zum Zeitpunkt des Ladens der Güter auf das Schiff erfolgt (z.B. bei CIF und FOB Lieferungen), würde der Verkäufer somit erwarten, dass er den Kaufpreis zu diesem Zeitpunkt erhält. Der Käufer jedoch würde gerne – wiederum in einer perfekten Welt – erst dann bezahlen, wenn die Güter vertragsgemäß abgeliefert wurden und er diese selbst empfangen hat. Die Diskrepanz zwischen diesen zwei Zeitpunkten (und auch die Diskrepanz zwischen den Interessen der beiden Parteien) wird im internationalen Handel mit Dokument-Akkreditiven der Banken überbrückt. Der Schlüsselzeitpunkt für die Lieferung der Güter des Verkäufers an den Käufer ist dabei die Lieferung der Güter an den Verfrachter für den Transport (FOB/FCA/CIF/CIP, etc.).
- 19** Das Schlüsseldokument für den Nachweis dieser Lieferung ist deshalb das Beförderungsdokument, und zwar nicht nur in seiner Rolle in Verbindung mit dem Beförderungsvertrag (Empfang der Güter, etc.), sondern – viel wichtiger – als Schlüsseldokument für den Kaufvertrag und den Vertrag, unter dem das Akkreditiv eröffnet wird. Ein solches (frachtrechtliches) Beförderungsdokument beweist (dem Käufer), dass die verkauften Güter tatsächlich gemäß Kaufvertrag im Ladehafen abgeliefert wurden. Aus diesem Grund spielt das Beförderungsdokument im Kaufvertrag eine Schlüsselrolle und dank der Handelsfähigkeit des Konnossements können die Handelspartner dieses Schlüsseldokument den Banken zur Finanzierung und Sicherung des Akkreditivs anbieten.
- 20** Weil die (Kaufpreis-)Gefahr synchron mit dem Beginn der Beförderung vom Verkäufer auf den Käufer übergeht und weil die Güter für den Käufer nur solange wertvoll sind, als sie sicher am Bestimmungsort ankommen, werden Seefrachtsversicherungen abgeschlossen, um die der Güterbeförderung und -lagerung innewohnenden Risiken zu decken. Die versicherten Parteien sind in der Regel diejenigen, die „an der Fracht interessiert“ sind, d.h. die Parteien, die in die zugrundeliegende Handelstransaktion involviert sind. Alle in solche Handelstransaktionen involvierten Branchen (Händler, Verfrachter, Spediteure, Banken und Versicherer), werden deshalb an den Rahmenbedingungen, unter denen die Beförderungen stattfinden, interes-

siert sein. Bis vor kurzem konzentrierten sich die Gesetzgeber im Bereich des Frachtrechts vor allem auf die Aspekte, welche die Haftung bei Friktionen bei der Beförderung der Güter selbst betreffen (Fragen der Verantwortung und Haftung des Seefrachtführers/Verfrachters). Die Handelsindustrie (und die Gesetzgeber, die deren Interessen vertreten müssen) sollte jedoch gleichermaßen an all jenen Aspekten der Beförderung interessiert sein, die ihren Handelsvertrag und alle anderen damit verbundenen Verträge betreffen. Der Handel erwartet daher in erster Linie Normen, die eine friktionsfreie(re) Transaktion ermöglichen können, was im internationalen Umfeld des Handels auch durch internationale Harmonisierung des Seefrachtvertrages geschehen kann.

Diese interdisziplinären Interaktionen und Schnittstellen zwischen **21** Seefrachtsrecht und handelsrechtlichem Umfeld werden verstärkt, wenn, wie dies im Rohstoffhandel üblich ist, die Handelstransaktion über die selbe Ware mehrere Kauftransaktionen zwischen verschiedenen Käufern und Verkäufern beinhaltet. Bei solch einem Kettenkauf („string sale“) verkauft der erste Verkäufer vielleicht unter F-Bedingungen (F-terms INCOTERMS) an einen (F-) Käufer. Dieser erste F-Käufer andererseits verkauft seine Güter, nachdem er für die Beförderung bezahlt hat, unter C-Bedingungen an einen neuen Käufer, der die Güter wiederum unter C-Bedingungen an eine dritte Partei verkauft. Hier ist es der genau gleiche Beförderungsvertrag und das genau gleiche Beförderungsdokument (Konnossement), die den verschiedenen Kauftransaktionen dienen. Alle diese verschiedenen Kaufverträge, die oft verschiedene Konditionen enthalten und jeweils einem anderen Recht unterstehen, müssen sich auf diesen einen Frachtvertrag und auf dieses eine Beförderungsdokument verlassen. Dieses Vertrauen auf die verschiedenen Aspekte des Beförderungsvertrags wird wirtschaftlich gesehen auf die Ketten der involvierten Akkreditiv-Banken übertragen, welche für jeden Kaufvertrag in eine separate und unabhängige Akkreditivschleife (letter of credit loop) eingebunden sind.

Die große Herausforderung an das Seefrachtsrecht liegt im Umstand, **22** dass während dem bei einem Kettenkauf sich verschiedene Kaufverträge aneinander reihen, jede Transaktion mit ihrer eigenen Akkreditivschleife, es nur einen einzigen Beförderungsvertrag gibt, welcher allen verschiedenen Handelstransaktionen dient. Ein einziger Satz von Beförderungsdokumenten wird während des ganzen Kettenkaufes von allen Akteuren gebraucht und nur ein Versicherungszertifikat der Seeversicherungspolice wird ausgefertigt, welches alle Transaktionen während der ganzen Zeit deckt, egal wer gerade betroffen ist.

- 23 Wie schon erwähnt, mag dies für Anwälte, die mit internationalem Handel und Beförderungsrecht zu tun haben, eine Platitude sein. Diese „handels Ganzheitliche“ Perspektive führt jedoch zu einer völlig anderen Erwartungshaltung und Herausforderung an eine neue Beförderungsvertragsgesetzgebung: Das Recht des Beförderungsvertrags muss den reibungslosen Ablauf dieser komplizierten und anfälligen Transaktionen sicherstellen, nicht nur einmal am Tag, sondern tausend Mal pro Tag, dreihundertfünf- undsechzig Mal pro Jahr, Jahr für Jahr, sei es nur als alleinstehende Transaktion oder als Kettenkauf!

2. Vertraglicher statt dokumentarischer Ansatz

- 24 Die Einbeziehung des Seefrachtvertrages in den größeren handelsrechtlichen Kontext erklärt, wieso das neue Übereinkommen einen vertraglichen Ansatz gewählt hat (im Vergleich zu einem dokumentarischen Ansatz). Das Übereinkommen soll nach dieser Betrachtungsweise den ganzen Beförderungsvertrag abdecken und muss deshalb seinen Anwendungsbereich von dem einer Haftungskonvention hin zu einer Konvention über den gesamten Beförderungsvertrag erweitern. Die Gesetzgebung muss dabei nicht nur die Besonderheiten des Beförderungsvertrags und der Beförderungsdokumente im Rahmen des internationalen Handels anerkennen, sondern auch in einem elektronischen Handelsumfeld ebenso funktionieren wie in einem traditionellen Dokumentenumfeld. So finden sich über die ganze Konvention Themen aus dem Seefrachtvertrag, welche bis heute noch keine internationalen Rechtsvereinheitlichungen erfahren haben, aber im Rahmen der Abwicklung der Handelstransaktionen und Erfüllungen des Seefrachtvertrages zentrale Bedeutung gewinnen: Das Verfügungsrecht über das reisende Gut, die Übertragbarkeit von Rechten und die Abwicklung der Ablieferung am Bestimmungsort.

3. Ausweitung des Geltungsbereiches auf die gesamte Obhutsdauer (door-to-door)

- 25 Wenn man einen vertraglichen Ansatz wählt und dabei berücksichtigt, dass ein großer Teil des modernen Seehandels von Haus zu Haus (vor allem im Containertransport) abgewickelt wird, ist es nur logisch, dass ein neues Übereinkommen über die Seebeförderung eine Haus-Haus Deckung beinhalten muss.¹⁴ Es kann sich deshalb nicht nur auf den Seeabschnitt zwischen „Tackle und Tackle“¹⁵ oder zwischen zwei Häfen¹⁶ (wie die Haager und

¹⁴ Vgl. dazu auch SECOLEK, The Rotterdam Rules 2008, S. XXV m.w.H..

¹⁵ Art. 1 lit. e Haager Regeln.

Hamburger Regeln) beschränken. Sein Anwendungsbereich sollte vielmehr die gesamte Dauer umfassen, während der der Verfrachter die Güter in seiner Obhut hat. Dieser Haus-Haus Ansatz (door-to-door) führt zu einer Erweiterung des Anwendungsbereichs auf vor- oder nachgelagerte Landstrecken, was die Frage nach einem möglichen und allfälligen Konflikt mit Landbeförderungsübereinkommen wie dem CMR und dem COTIF aufwerfen könnte. Die Erweiterung des Anwendungsbereichs von einer rein maritimen zu einer gesamtvertraglichen „Zeitspanne“ ist aber essentiell und spiegelt die heutige Handelsrealität wider.¹⁷ Die UNCTAD/ICC Regeln,¹⁸ wie auch die in der Praxis weit verbreiteten FIATA Konnossemente,¹⁹ geben schon heute das Bedürfnis nach Haus-Haus Dokumenten wider, ein Bedürfnis, das letztlich von den internationalen Kaufverträgen herrührt.²⁰ Die Rotterdam Regeln stellen eine große Errungenschaft gegenüber diesen privaten Instrumenten dar, welche aufgrund der Ermangelung einer staatsvertraglichen Regelung versuchen, künstlich eine solche Haus-Haus Deckung zu erreichen. Die Rotterdam Regeln bieten nun ein harmonisierendes Instrument auf Staatsvertragsstufe, was insbesondere den Dokumenten in einem solchen Haus-Haus Umfeld Verlässlichkeit und Rechtssicherheit verleiht.²¹

IV. Struktur der Rotterdam Regeln

Es wird oft gesagt, die Rotterdam Regeln seien kompliziert. Diese Kritik **26** bezieht sich normalerweise auf die Anzahl der Artikel und die Länge der Bestimmungen des Übereinkommens. Jetzt, da wir den Hintergrund des Übereinkommens kennen, ist aber leicht ersichtlich, dass Argumente, welche lediglich die Anzahl der Artikel mit der Normendichte anderer Übereinkommen vergleichen, ins Leere gehen und nicht angemessen sind. Aufgrund der Tatsache, dass das Übereinkommen seinen Anwendungsbereich

¹⁶ Art. 1 Ziff. 6 und Art. 4 Ziff. 1 Hamburger Regeln.

¹⁷ Vgl. auch Report of the United Nations Commission in International Trade Law on the work of its thirty-fifth session (New York, 17–28 Jun. 2002), Official Records of the General Assembly, fifty-seventh session, suppl. No. 17 (A/57/17), paras 223–224.

¹⁸ UNCTAD/ICC Rules for Multimodal Transport Documents, IHK Publikation 481.

¹⁹ DE WIT, Multimodal Transport, London 1995, S. 309 ff. und S. 569.

²⁰ So muss der C-Verkäufer eine Versendung bis zur vertraglichen Destination nachweisen können, weshalb auch Inland-Destinationen durch das einheitliche Transportdokument abzudecken sind.

²¹ Zur Thematik des multimodalen Transports unter der Konvention vgl. Hancock QC, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea, S. 34 ff.

auf Haus-Haus ausgebreitet, einen vertraglichen Ansatz gewählt und die Herausforderung angenommen hat, sich mit allen wichtigen Schnittstellen zwischen dem Beförderungsvertrag und den Handelstransaktionen zu befassen, wird deutlich, dass das Produkt umfassend und deshalb vergleichbar mit dem sehr erfolgreichen Wiener Kaufrecht ist und zwar sowohl im Hinblick auf die Komplexität wie auch auf die Länge.

V. Das Wesentliche: Hauptveränderungen und Innovationen der Rotterdam Regeln

- 27 Im Sinne einer Einführung in die Hauptveränderungen und Hervorhebung der Neuerungen der Rotterdam Regeln soll hier eine kurze Abhandlung der wichtigsten neuen Bestimmungen folgen. Es liegt aber in der Natur der Sache, dass eine solche Einführung über weite Strecken zwangsläufig oberflächlich ausfallen wird.

1. Der Anwendungsbereich

- 28 In Übereinstimmung mit dem Ansatzpunkt, die ganze Zeitspanne und den ganzen Anwendungsbereich des Beförderungsvertrags abzudecken, anstatt den Anwendungsbereich künstlich auf den ausschließlich maritimen Bereich oder die Beförderungsphase zu beschränken, wird der Anwendungsbereich nun nicht nur durch das Kriterium des Hafens (oder gar des Ladegeschirrs) – wie unter den Haager und Hamburger Regeln – sondern auch durch jenen Ort ausgelöst, an denen die Obhut des Frachtführers begann (Übernahmeort) und an denen diese endete (Ablieferungsort).²²
- 29 Artikel 5 der Rotterdam Regeln sieht demnach vier Orte für einen Auslöser des Geltungsbereichs vor, nämlich:
1. Ort der Ablieferung der Güter des Absenders an den Verfrachter zur Beförderung (Übernahmeort),
 2. Ort des Ladens auf ein Schiff (was notwendigerweise einen Hafen bedeutet),
 3. Ort des Ausladens des Schiffes (Löschhafen),
 4. und letztlich der Ablieferungsort am Ende der Beförderung durch den Verfrachter (Ablieferungsort).

²² Allgemein zum Anwendungsbereich siehe auch BERLINGIERI, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 7 f. und insbesondere STURLEY, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 39 ff.

Wenn irgendeiner dieser Orte in einem Vertragsstaat der Rotterdam Regeln liegt, ist das Übereinkommen anwendbar. Dieser erweiterte Anwendungsbereich widerspiegelt den Haus-Haus Ansatz des neuen Instruments. **30**

2. Haftungssystem: Grundpflichten

Bei der Behandlung der Haftungsfragen, welche für viele die Hauptbestimmungen des Übereinkommens darstellen (obwohl alle anderen Fragen für das Funktionieren des internationalen Handels um einiges wichtiger scheinen), stützen sich die Verfasser weitgehend auf den Inhalt der Haager Regeln (in der durch die Visby Regeln von 1968 revidierten Fassung) ab. Während des ganzen Prozesses war die Arbeitskommission der UNCITRAL²³ aber auch von den relevanten gesetzgeberischen Lösungen der Hamburger Regeln und anderen Beförderungskonventionen inspiriert. Das Hauptziel war **31**

1. zu klären, was unter dem bestehenden Haager Recht zu Unklarheiten führte und
2. die Modellkonnossementstruktur der Haager Regeln in eine moderne Beförderungsgesetzgebung zu transformieren.

Das Übereinkommen folgt also der Doppeldichotomie der Haager Regeln: Es trennt die Pflichten von den Haftungen. Entsprechend der Aufteilung in Art. 3 und 4 HR haben die Rotterdam Regeln nun zwei getrennte Kapitel: Kapitel 4 befasst sich mit den Pflichten des Verfrachters und Kapitel 5 umfasst alle Aspekte der Verfrachterhaftung. Innerhalb von Kapitel 4 unterteilen die Rotterdam Regeln, wie schon die Art. 3 Abs. 1 und Abs. 2 der Haager Regeln, die Pflichten weiter in: **32**

- die Sorgfaltspflicht in Bezug auf das Frachtgut²⁴ und
- die Pflicht, mit gebührender Sorgfalt ein seetüchtiges Schiff für die vorgesehene Reise zu stellen.²⁵

Während die erste Pflicht ungeachtet der Beförderungsart zur Anwendung kommt, kann die zweite, aus offensichtlichen Gründen, nur im Kontext des Seeabschnitts zur Anwendung kommen. **33**

²³ Diese Arbeitsweise hat auch schon in den beiden Sub-Arbeitskommittees des CMI bestanden, weshalb schon damals eine Auseinandersetzung mit den Lösungsansätzen der Hamburger Regeln stattgefunden hat.

²⁴ Art. 13 Rotterdam Rules.

²⁵ Art. 14 Rotterdam Rules.

34 Wir werden im Rahmen der Veranstaltung detailliert die Aspekte der Verfrachterhaftung beleuchten. Drei Aspekte verdienen aber schon im Rahmen meiner Einführung besondere Beachtung:

- Erstens wird eine kardinale Pflicht des Verfrachters nun erstmals explizit erwähnt, die so offensichtlich ist, dass wir dazu neigen sie zu vergessen (wie sie auch in allen anderen Beförderungsübereinkommen vergessen ging): Die Pflicht des Verfrachters das Frachtgut am Bestimmungsort an den Empfänger abzuliefern (Art. 11 RR).
- Dann, zweitens, gibt es bezüglich der zwingenden Natur der Pflichten des Verfrachters in Bezug auf das Frachtgut für jene Fälle eine Änderung, in denen der Absender eine FIOS-Beförderung in seinem Kaufvertrag vereinbart hat. Wareneigentümer machen dies im internationalen Handel aus offensichtlichen Gründen, welche im zugrundeliegenden Chartergeschäft oder den technischen Gegebenheiten des Ursprungs- oder Ankunfts Hafens (Terminals, die von den Händlern betrieben werden etc.) zu finden sind. In solchen Situationen vereinbart der Absender²⁶ (in Abspiegelung seiner kaufrechtlichen Pflicht und der technischer Begebenheiten) mit dem Verfrachter eine FIOS-Beförderung. Die Vereinbarung geht dahin, dass die wareninteressierten Parteien für das Laden und Verstauen sowie für das Abladen am Bestimmungsort verantwortlich sind und diese Vorgänge auch tatsächlich in ihrer eigenen Verantwortung übernehmen. Diese Vereinbarung mit dem Verfrachter widerspiegelt sich – wie gesagt – im Kaufvertrag, weil dort wiederum der Verkäufer und der Käufer vereinbaren, dass das Laden, Verstauen und Abladen des Schiffs durch sie ausgeführt wird und dass jede Partei entsprechend für die Liegegebühr (Demurrage/Laytime) aufgrund einer Verspätung dieser Be- oder Entlade Tätigkeiten haftet. Als Konsequenz davon passt Art. 13 Abs. 2 RR den zwingenden Charakter für solche Situationen der Handelsrealität an, weil der Verfrachter sonst zwingend haften würde, obwohl die Parteien freiwillig und sinnvollerweise etwas anderes vereinbart und sich entsprechend auch anders verhalten haben. Diese Bestimmung der Rotterdam Regeln wird heute zum Teil kritisiert, weil gewisse Kreise Angst davor haben, dass Art. 13 Abs. 2 RR dazu führen könnte, dass die Verfrachter von der Realität abweichende Haftungsausschlüsse für ihre Lade- und Abladetä

²⁶ FOB-Käufer oder CFR / CIF Verkäufer.

tigkeiten verhandeln. Aus meinen kurzen Ausführungen geht hervor, dass diese Ängste alle unbegründet sind. Art. 13 Abs. 2 RR widerspiegelt eine uralte Handelspraxis, die aber im Regime der Haager Regeln in den Gerichten verschiedener Länder eine uneinheitliche Behandlung erfährt.²⁷ Es ist durchaus richtig, strengere Haftungsregeln für den Verfrachter zu fordern aber es ist geradezu sinnwidrig zu verlangen, dass der Verfrachter selbst dann haften soll, wenn – auf Wunsch des Verfrachters – die Obhut über die Ware erst nach Beladen und nach Stauung der Ware zu beginnen hat und wenn die Frachtzahlung auch entsprechend berechnet wird.

- Drittens wurde die gebührende Sorgfalt in Bezug auf die Seetüchtigkeit des Schiffes nun als durchgehende Sorgfaltspflicht ausgestaltet: Während die Haager Regeln die gebührende Sorgfalt noch auf den Anfang der Reise beschränkten (gerechtfertigt durch die Unmöglichkeit der Überprüfung der Verhältnisse an Bord durch den Verfrachter, sobald das Schiff den Hafen verlassen hat)²⁸, bestimmt das neue Übereinkommen, dass diese Pflicht während der ganzen Seereise (weiter) besteht.²⁹ Dadurch werden die langen und verwirrenden Diskussionen über die „Etappenlehre“ („doctrine of stages“)³⁰ und andere in der Vergangenheit benutzte Techniken zur Behandlung von ungerechtfertigter Befreiung des Verfrachters vor einer Haftung in Frachtfällen beendet. Diese Korrektur zeigt, dass die Rotterdam Regeln gegenüber beiden Interessen zwischen Reedern und Wareneigentümern dort korrigierend eingreift, wo eine moderne sachliche Betrachtungsweise über die Risikozuteilung nach einer modernen Lösung ruft. Mit den modernen Kommunikationsmitteln ist es dem Verfrachter durchaus möglich „sein“ Schiff auch noch nach dem Ablegen weiter zu überwachen. Der Verfrachter soll daher auch ununterbrochen die Seetüchtigkeit „seines“ Schiffes überwachen.

Alleine aufgrund dieser Änderungen wird ersichtlich, dass die Working Group III der UNCITRAL während des Revisionsprozesses der Haftungsbestimmungen diejenigen Aspekte der Haftung beibehalten hat, welche der Handlungswirklichkeit des Tagesgeschäfts entsprechen und gleichzeitig ver-

²⁷ Vgl. VON ZIEGLER, Haftungsgrundlage, S. 151 f.

²⁸ Vgl. VON ZIEGLER, Haftungsgrundlage, S. 129 ff.

²⁹ Art. 12 Rotterdam Rules.

³⁰ Vgl. VON ZIEGLER, Haftungsgrundlage, S. 134 ff.

sucht hat, frühere Privilegien, die in einem modernen Handelsumfeld ungerechtfertigt erscheinen, zu eliminieren.³¹

3. Haftungsbasis und Beweissystem

- 36** Wenden wir uns nun kurz der revidierten Haftungsregelung der Rotterdam Regeln zu, die in Kapitel 5 des neuen Übereinkommens spezifiziert wird.³² Vorab findet sich der Grossteil der Haftungsthemen in Art. 17 RR abgedeckt. Diese Bestimmung wird bisweilen zum Teil als zu kompliziert und übermäßig lange kritisiert. Nun, verglichen mit den Art. 4 Abs. 1 und Abs. 2 der Haager Regeln und vielleicht auch mit Art. 5 der Hamburger Regeln mag Art. 17 RR lang erscheinen. Der Vergleich der Normendichte ist jedoch ohne Bedeutung, weil der Ansatz des Übereinkommens anders ist. Der Kontext der Haftung des Verfrachters ist bekanntlich ein zwingender Regelungskomplex. Den Parteien ist es nicht erlaubt, die Regeln zu spezifizieren oder anzupassen, wie sie dies im normalen Vertragsrecht tun können. Deswegen wird jede zivilrechtliche Gesetzgebungstechnik, welche sich nur auf eine generelle Haftungs-Generalklausel bezieht, die Einzelheiten aber einer Einigung durch die Parteien überlässt, scheitern. Wo dies andere Transportrechtskonventionen versuchten, entsteht eine sehr unerwünschte und unübersichtliche, durch nationale oder gar lokale Gerichte entwickelte Rechtsprechung, die sich zum Teil sehr grundsätzlich widerspricht. Kann dies im Regelungsbereich regionaler Konventionen (d.h. CMR / COTIF) noch geduldet werden, muss dies jedoch im global zu funktionierenden Seehandel aber verhindert werden.
- 37** Des Weiteren musste die Struktur der Haager Regeln als Modellkonossement in eine angemessene Gesetzgebung übertragen werden. Schließlich wurde entschieden, Art. 17 RR im Einklang mit den bestehenden und von der Beweislast abhängigen Strukturen zu gestalten, um den Schadens-Sachbearbeitungsteams (Claims Handlers), der Anwaltschaft und den Gerichten eine Struktur zu geben, mittels derer sie einen seefrachtrechtlichen Schadensfall effizient bewältigen können.³³

³¹ Eine Analyse des Haftungssystems ist auch in THOMAS, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea, S 52 ff., zu finden.

³² Vgl. zum Ganzen VON ZIEGLER, The Rotterdam Rules 2008, S. 96 ff.; ebenso werden bei von VON ZIEGLER, The Liability of the Contracting Carrier, in: Texas International Law Journal, Volume 44, Spring 2009, Number 3, S. 329 ff. Ausführungen zu diesem Thema gemacht.

³³ Dies erscheint umso wichtiger, als sich auch gewisse Lehrmeinungen, welche versuchen die etablierte Beweisordnung der Haager Regeln auf den Kopf zu stellen, vereinzelt

Art. 17 RR beginnt mit der „Vermutungshaftung“, dem sogenannten **38** „*prima facie case*“.³⁴ Diese Vermutungshaftung wird mit dem Beweis des Schadeneintritts während der Obhut des Verfrachters erstellt. Als solches stellt dieser Beweis die erste Stufe der Haftung aller Beförderungsfälle dar (Art. 17 Abs. 1 RR). Sofern diese erste Stufe erfolgreich geltend gemacht wird, ist die Verantwortlichkeit des Verfrachters vermutungsweise erstellt, wie es auch nach dem den Haager Regeln folgenden Recht der Fall ist.³⁵ Weiter wurde die Generalklausel für eine Haftungsbefreiung, welche am Schluss des Katalogs in Art. 4 Abs. 2 der Haager Regeln zu finden war – die sogenannte „q-Klausel“ – zum Hauptkriterium für die Haftungsbefreiung des Verfrachters aufgewertet.³⁶ Der Verfrachter muss beweisen, dass ihn kein Verschulden trifft! Damit wurde einem großen Anliegen der Civil-Law Delegationen in den Verhandlungen zu den Haager Regeln von 1921 und 1924 Rechnung getragen.³⁷ Als Alternative, allerdings nur als Alternative zu einem generellen Entlastungsbeweis, kann der Verfrachter sich auf eine der in Art. 17 Abs. 3 RR aufgeführten Spezialbefreiungsgründe stützen. Klarer als dies in Art. 4 Abs. 2 der Haager Regeln dargelegt ist³⁸, begründen diese Ausnahmen aber nur die Vermutung, dass der Verfrachter dabei seiner Pflicht, den Entlastungsbeweis zu erbringen, nachgekommen ist. Wird Art. 17 Abs. 3 RR erfolgreich geltend gemacht, kann der Frachtkläger nun wiederum ein Verschulden des Verfrachters (Art. 17 Abs. 4 RR) oder alternativ die Wahrscheinlichkeit einer Seeuntüchtigkeit (Art. 17 Abs. 5 RR) als Ursache für den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes nachweisen.³⁹ Gelingt dies dem Frachtkläger, verbleibt dem Verfrachter der Sorgfaltsnachweis (Art. 17 Abs. 5 lit. b RR).⁴⁰ Falls ihm alles andere misslingt, muss der Verfrachter bei aufteilbaren Schadensursachen die Verantwortlichkeiten für verschiedene Schadensursachen den jeweiligen Verantwortlichen zuweisen (also die Schäden und deren Ursachen aufteilen in

in die Rechtsprechung einschleichen. Siehe dazu VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 413 ff. (insbesondere hinsichtlich der Darstellung der Beweislastverteilung durch TETLEY, *Marine Cargo Claims*, 3. Auflage, Montreal 1988, S. 372 ff.).

³⁴ Vgl. dazu VON ZIEGLER, *The Liability of the Contracting Carrier*, S. 339 f.

³⁵ Vgl. VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 386 ff.; ders., *Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht*, Baden-Baden 1989, S. 64 ff.

³⁶ Vgl. VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 100 ff.

³⁷ Vgl. VON ZIEGLER, *The Liability of the Contracting Carrier*, S. 340 f.

³⁸ Dies entspricht dem Befreiungskatalog von Art. 4 (2) Haager Regeln. Vgl. VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 221 ff.

³⁹ Vgl. VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 106 und 107 f.

⁴⁰ Vgl. VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 108 f.

diejenigen, für welche der Verfrachter verantwortlich ist und in diejenigen, für welche er es aufgrund von Art. 17 (2) und (3) RR nicht ist). In Fällen konkurrierender oder paralleler Kausalität muss die Verantwortlichkeit entsprechend dem, was Seerechts-Anwälte „Vallescura“-Prinzip⁴¹ nennen (Art. 17 Abs. 6 RR), zugewiesen werden.⁴²

- 39 Wenn dies kompliziert erscheint, dann sei der Hinweis mit Verlaub gestattet, dass der Regelungsinhalt von Art. 17 der heutigen, weitverbreiteten Struktur eines Haftungsfalles nach den Haager Regeln entspricht und somit den mit Seefrachtrecht vertrauten Akteuren bekannt ist; seit heute nun sogar in Form einer detaillierten Haftungsermittlungs-Anleitung der Rotterdam Regeln. Dies ist nicht komplizierter als die gegenwärtige Struktur. Der einzige Unterschied besteht darin, dass viele Fragen, welche von einigen Gerichten unterschiedlich behandelt oder von einigen Autoren oder Gerichten hinterfragt wurden, nun auf harmonisierte Weise geklärt wurden.
- 40 Während dem die Hauptpunkte der Haftungsstruktur der Haager Regeln beibehalten wurden, finden sich in den Rotterdam Regeln einige wichtige Änderungen, von denen ich an dieser Stelle zwei erläutern möchte:
- **Streichung der Befreiung für ein „nautisches Verschulden“ („error in navigation“).**⁴³ Vieles wurde über die Bedeutung oder die fehlende Rechtfertigung der Haftungsbefreiung für Fehler von Kapitän und Besatzung gesagt und geschrieben.⁴⁴ Wie dem auch sei, und obwohl heutzutage sehr wenige Gerichte eine Anwendung dieser Ausnahme unter den Haager Regeln überhaupt noch erlauben, ohne die Seetüchtigkeitspflicht in Bezug auf die Besatzung zu hinterfragen⁴⁵, ist die Streichung dieser überalterten Haftungsbefreiung schon lange überfällig und, meiner Meinung nach, völlig gerechtfertigt. Sie wird mit Sicherheit wirtschaftliche Folgen für die Verfrachter und ihre P&I Clubs haben. Jedoch stellt sie auch eine Änderung dar, die im Zuge eines modernen Übereinkommens zu vollziehen war, indem sie (ähnlich wie schon bei Art. 13 (2) RR) die Risiken auf korrekte Art und Weise auf jene Partei über-

⁴¹ *Schnell & Co. v. S. S. Vallescura*, 293 U.S. 296 (1934), insbesondere S. 306; vgl. auch VON ZIEGLER, *The Liability of the Contracting Carrier*, S. 341 m.w.H.

⁴² Dieses Prinzip wurde im Recht der Haager Regeln nicht einheitlich behandelt. Siehe dazu VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 391 f. und S. 395 ff.

⁴³ Vgl. VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 102 f.; VON ZIEGLER, *The Liability of the Contracting Carrier*, S. 342.

⁴⁴ Vergleiche die Übersicht bei VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 339 und 347 ff.

⁴⁵ VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 417 ff.

wälzen will, die für den Aspekt betrieblich und wirtschaftlich verantwortlich ist: Hier liegt das Risiko im Betreiben des Schiffes und deshalb beim Verfrachter.

- **Haftung für Verspätung:**⁴⁶ Wie man zu sagen pflegt, die Zeit vergeht wie im Fluge – die Zeit segelt nicht auf einer Seereise! Die Zeit ist kein Kernelement der Beförderung auf See, sei es im traditionellen Seetransport von Hafen zu Hafen oder von Haus zu Haus. Wenn aber für die Frachtvertragsparteien die Zeit entscheidend ist, müssen sie sich in ihrer Vereinbarung darüber einigen. Da die Haager Regeln keine Geltung über diese Frage beanspruchen, überlässt das geltende Recht die Frage der Verspätungshaftung dem nationalen Recht, das meist dispositives Recht ist. Heute regelt dies also der Vertrag zwischen Verfrachter und Ablader. Mit Einführung der Verspätungshaftung innerhalb der Rotterdam Regeln wird dies nun staatsvertraglich geregelt: Auch hier ist vorausgesetzt, dass sich die Parteien auf einen Liefertermin einigen. Dies muss nach den Rotterdam Regeln aber nicht explizit erfolgen. Verlangt ist ein (nach normalem Vertragsrecht zu ermittelnder) Konsens der Parteien bezüglich des exakten Zeitpunktes, an welchem das Frachtgut abgeliefert werden muss. Sobald eine solche Einigung besteht, löst die Leistungsverzögerung nach dem vereinbarten Zeitpunkt eine Haftung nach dem Übereinkommen aus: Eine Haftung, welche vorher nicht durch die Haager Regeln geregelt war.⁴⁷ Diese Haftung ist nicht strikt und unterliegt dem selben Haftungssystem und der selben Beweislastverteilung wie jeder andere Schadenersatzanspruch für Verlust oder Beschädigung der Waren. Die Verspätung ist Teil des Haftungsschemas in Art. 17 RR. Der Unterschied besteht aber bezüglich der Haftungslimiten: Die Verspätungshaftung ist auf das zweieinhalbfache der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht limitiert (Art. 60 RR). Wie schon die generelle Haftungslimitierung für Verlust und Beschädigung des Frachtguts ist auch die Begrenzung der Verspätungshaftung, entsprechend der traditionellen Seerechtsregel für absichtliches

⁴⁶ Vgl. dazu ausführlich VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 105 f. und 121 ff.; ferner den Aufsatz von VON ZIEGLER, *Delay and the Rotterdam Rules*, in: *Uniform Law Review*, 2009-4, S. 997 ff.

⁴⁷ Vgl. VON ZIEGLER, *Schadenersatz*, S. 92 ff. Zu den Anwendungsproblemen der neuen Verspätungshaftung nach den Rotterdam Regeln siehe allgemein VON ZIEGLER, *Delay and the Rotterdam Rules*, S. 997 ff.

und rücksichtsloses persönliches Verhalten seitens des Verfrachters selbst (Art. 61 Abs. 2 RR), nicht auf Fälle grobstrahligen Fehlverhaltens anwendbar.⁴⁸

4. Maritime ausführende Partei („maritime performing party“)

- 41 Das neue Übereinkommen hat die Klagemöglichkeiten für Frachtkläger insofern erweitert, als diese nicht nur den Verfrachter, mit welchem der Absender den Seefrachtvertrag geschlossen hat, verklagen können, sondern auch alle Personen oder Parteien, die sich verpflichtet haben, Handlungen im Zusammenhang mit der Frachtbeförderung gemäß Beförderungsvertrag während der maritimen Ausführung (Art. 1 Abs. 7 und Art. 19 RR) vorzunehmen.⁴⁹ Dieses Konzept, das man landläufig als „actual carrier“ bezeichnet, ist als solches nicht neu. Es wurde als erstes im Rahmen des Lufttransports von Passagieren eingeführt, in welchem der Begriff „actual carrier“ verwendet wird.⁵⁰ Ein solches Konzept ist allerdings nicht ohne Prüfung auf die Seebeförderung übertragbar, wie es mit den Hamburger Regeln versucht wurde⁵¹, sondern muss in den maritimen Kontext eingebettet werden, in welchem ein Schiff in komplexer Weise betrieben wird und verschiedene Charterverträge (Bareboat-Charter, Zeit-Charter und Reisecharter) involviert sind. Welche dieser verschiedenen Parteien wäre ein „actual carrier“? Der registrierte Eigentümer? Der Bareboat-Charterer? Der Time-Charterer? Der Voyage-Charterer? Der Sub-Charterer? Die Schwierigkeit, dies zu ermitteln⁵², stellt einen Grund dar, weshalb sich das direkte Klagerecht nach den Rotterdam Regeln nun auf alle Parteien erstreckt, welche sich verpflicht-

⁴⁸ Vgl. VON ZIEGLER, The Rotterdam Rules 2008, S. 124 mit Hinweis auf Artikel 60 und Pi/Guo, The Rotterdam Rules 2008, S. 260 ff.

⁴⁹ Vgl. VON ZIEGLER, The Rotterdam Rules 2008, S. 115; zu den Klagen gegen die maritime ausführende Partei im Zusammenhang mit dem Gerichtsstand siehe Art. 68 Rotterdam Rules und die diesbezüglichen Bemerkungen von FERNANDEZ, The Rotterdam Rules 2008, S. 300 ff.

⁵⁰ Siehe dazu im Allgemeinen REGULA DETTLING-OTT, Internationales und schweizerisches Lufttransportrecht, Zürich 1993; ELMAR GIEMULLA/RONALD SCHMID ET AL, Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht, Band 3, Warschauer Abkommen, 2004; der Begriff des „actual carrier“ wurde im Guadalajara Abkommen von 1961 verwendet, vgl. Art. 1 lit. c.

⁵¹ Vgl. Art. 10 Hamburger Regeln.

⁵² Dies umso mehr aus Sicht des klagenden Wareneigentümers, dem die einzelnen Vertragsverhältnisse auf dem Schiff meist versagt bleiben.

tet haben, Teile der Beförderung auszuführen.⁵³ Weil es dabei nicht vertretbar schien, Logistik- und Fracht-Unternehmen auf den Landstrecken oder außerhalb von Meeres- oder Hafenoperationen den Anforderungen des neuen Übereinkommens zu unterstellen, ist der Personenkreis, welcher unter die zusätzliche und direkte Klagemöglichkeit fällt, auf die „maritimen ausführenden Parteien“ beschränkt. Was für diese maritimen Betreiber als eine Art zusätzliche Belastung erscheinen mag, ist faktisch oftmals eine willkommene Form eines zusätzlichen Schutzes, weil die Erfassung unter den Anwendungsbereich des neuen Übereinkommens gleichzeitig den gleichen Schutz und (gemeinsame) Haftungsbegrenzung mit sich bringt, welche die Rotterdam Regeln dem vertraglichen Verfrachter bieten. Kehrseite der Medaille ist, dass alle anderen, nicht-maritim ausführenden Parteien im Rahmen des Übereinkommens zwar nicht direkt verantwortlich sind, dafür aber je nach anwendbarem nationalen Recht, welchem sie bereits gegenwärtig unterstehen, auf außervertraglichen Schadenersatz oder gestützt auf andere ähnliche Prinzipien auf unbeschränkten Schadenersatz verklagt werden können.⁵⁴ Die Rotterdam Regeln gewähren diesen dritten Parteien keinen Schutz, weil sie unter dem Übereinkommen auch nicht haftpflichtig sind. Es wird zu sehen sein, inwiefern die sogenannten Himalaya-Klauseln⁵⁵ im Beförderungsvertrag und im Beförderungsdokument dennoch auf Basis einer vertraglichen Vereinbarung einen ähnlichen Schutz für Beteiligte am Landtransport gewähren können und in welchem Masse solche Klauseln gegenüber Drittpartei-Frachtklägern wie beispielsweise Empfängern oder Versicherern durchsetzbar sein werden.

5. Spezielle maritime Themen

Einige typische maritime Themen wurden von den allgemeinen Regeln zur Frachtführerhaftung losgelöst und einem speziellen Kapitel 6 zugeordnet. **42**

Es gibt keine großen Überraschungen im Zusammenhang mit den Themen „Deckladung“ und „Abweichung vom Reiseweg“⁵⁶, weil diese bereits in vorhergehenden Seefracht-Konventionen gut abgedeckt wurden⁵⁷ und **43**

⁵³ Neu sind dies nun alle Erfüllungsgehilfen, unabhängig davon ob sie direkt vom (vertraglichen) Verfrachter beauftragt worden sind oder indirekt.

⁵⁴ Vgl. VON ZIEGLER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 116.

⁵⁵ Vgl. kurz VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S. 36 f.

⁵⁶ RASMUSSEN, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 135 ff.

⁵⁷ VON ZIEGLER, *Schadenersatz*, S. 190 ff (Deckladung), S. 186 ff (Deviation); VON ZIEGLER *Haftungsgrundlage* S. 368 ff.

entsprechend von diesen weitgehend übernommen werden konnten. Dennoch war Kapitel 6 die Gelegenheit, jene Auswüchse zu korrigieren, welche in einigen Rechtskreisen, wie bspw. den USA, entstanden waren. Infolge des erschreckend tiefen und undurchbrechbaren Haftungslimiten-Betrages von 500 USD pro Frachtstück (ohne jegliche Alternative einer Kilogramm-Begrenzung) haben die US-amerikanischen Gerichte kreativ, neue Konzepte entwickelt, welche es ihnen erlauben, diese tiefen Grenzwerte zu durchbrechen. Diese Versuche sind als sogenannte „*Quasi Deviation*“⁵⁸ bezeichnet worden. Da diese fehlende Balance nun in anderen Abschnitten des Übereinkommens gefunden wurde⁵⁹, konnte klargestellt werden, dass solche nationalen Konzepte aufgehoben werden.

- 44 Zu guter Letzt stellt die neue Konvention – wie ihre Vorgängerinnen – klar, dass sie der Funktionsweise der großen Haverei im maritimen Kontext nicht im Wege steht.

6. Haftung für Schäden zu Lande

- 45 Als logische Konsequenz aus dem Entschluss, den Geltungsbereich der Konvention auf die ganze Obhutszeit durch den Verfrachter auszudehnen und daher bei Seefrachtverträgen mit vor- oder nachgelagerter Landbeförderung auch Landtransportabschnitte zu erfassen, ergibt sich ein legislatorisches Bedürfnis, die Haftung des Verfrachters eines Haus-Haus Frachtvertrages zu regeln.⁶⁰ Kapitel 6 behandelt entsprechend Schäden und Verluste, welche sich auf dem Landabschnitt ereignen. Wo sich Verluste oder Schäden (oder Umstände, die eine Verspätung bewirken) einzig *vor* der Ladung der Güter auf das Schiff oder einzig *nach* deren Entladung vom Schiff ereignen, werden die Rotterdam Regeln anderen internationalen Instrumenten (z.B. CMR) nicht vorgehen. Dies ist jedoch nur dann so, wenn eine solche andere Konvention auf den Betrieb zu Lande angewandt worden wäre, hätte der Verfrachter einen separaten und direkten Vertrag und im Umfang der Haftung und Begrenzung gemacht, die eine solche andere Konvention zwingend vorschreibt.⁶¹ Dieses beschränkte Netzwerksystem basiert auf der

⁵⁸ Vgl. VON ZIEGLER, Schadenersatz, S. 191 ff.; NIKAKI, The Quasi-Deviation Doctrine, *Journal of Maritime Law and Commerce* 35 (2004): 51.

⁵⁹ Einführung der Alternative einer Kilogramm-Begrenzung und Durchbrechbarkeit (Art. 59 Ziff. 1, Rotterdam Rules).

⁶⁰ Vgl. Art. 26 RR sowie den Kommentar dazu von RASMUSSEN, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 143 f.

⁶¹ Zu diesem hypothetischen Test vgl. auch RASMUSSEN, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 148.

Fiktion, dass die Ordnung so angewandt wird, wie wenn der Verfrachter eine rein Landbeförderung gewählt hätte und nicht – wie in der Realität – einen einzigen und ununterbrochenen Haus-Haus Beförderungsvertrag. Der Ablader erhält hierdurch zwei Vorteile: Einerseits kann er sich in seinem Interesse auf einen einzelnen durchgehenden und einheitlichen Beförderungsvertrag abstützen. Er wird auch nur ein einziges einheitliches (door-to-door) Beförderungsdokument erhalten, welches die ganze Beförderungskette abdeckt. Andererseits erhält er durch Art. 26 RR die Möglichkeit, sich auf ein wohl besseres Haftungssystem verlassen zu können⁶², als wenn der Ablader separate und verschiedene Verträge für jede einzelne Etappe geschlossen hätte (und eine Vielzahl verschiedener Beförderungsdokumente erhalten hätte).⁶³

Ich möchte jedoch die Annahme in Frage stellen, zumindest aber relativieren, wonach solche Landkonventionen automatisch für die Frachtinteressenten besser seien als die allgemeine Haftungsregelung nach den Rotterdam Regeln. Der Verweis auf den Unterschied zwischen 3 und 8,66 SZR pro Kilogramm für die Berechnung der Haftungsmitel ist allzu einfach und führt zu falschen Schlüssen für die meisten der typischen Haus-Haus Formen der Beförderung, auf welche Art. 26 RR anwendbar sein wird. Meist wird die Haftungsmitel unter den Rotterdam Regeln viel höher zu liegen kommen als die entsprechenden CMR Werte, ganz einfach als Folge der gleichzeitigen Anwendung der Pro-Frachtgut-Begrenzung und der Container-Klausel.⁶⁴ **46**

Es ist gestützt auf die allgemeinen Prinzipien und Regeln der Beweislastverteilung klar, dass es der Partei, welche den Anspruch geltend machen, (d.h. meist dem Fracht-Kläger) Partei obliegt, d.h. meist dem Fracht-Kläger, Artikel 26 RR und Bestimmungen von Landkonventionen geltend zu machen. Artikel 26 RR stellt aber kein Gestaltungsrecht einer Partei dar, sondern eine Regel, die in Anwendung der Rotterdam Regeln vom Richter als anwendbare Norm zu berücksichtigen ist, sobald der Sachverhalt eine (ausschließliche) Beschädigung im Landsegment nahelegt. **47**

Wie oben erwähnt, kann das (vermeintliche) Privileg für die Absender (für welches gewisse Delegationen während des Entwerfens des Übereinkommens gekämpft haben) je nach Situation die Verfrachter begünstigen, **48**

⁶² Dies zumindest in der Vorstellung der diesen Artikel unterstützenden Delegationen.

⁶³ Siehe auch RASMUSSEN, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 144.

⁶⁴ Zu den Haftungsmiteln allgemein siehe Art. 59 RR sowie den Kommentar von SI/GUO, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 246 ff.

nämlich wann immer die CMR-Kilogramm-Begrenzungen tiefer sind als die Frachtgut-Beschränkungen der Rotterdam Regeln.

7. Haftungshöchstbeträge

- 49** Die Thematik der Haftungsbeschränkungen wurde bis zum letzten Augenblick offen gelassen und oft als letzter Bestandteil einer Kompromisslösung (package deal) bezeichnet, die jene übrigen Streitpunkte würde ausräumen können, für die bis dahin noch kein annehmbarer Konsens gefunden worden war.⁶⁵ Der so gefundene Kompromiss setzt die Obergrenzen der Rotterdam Regeln deutlich höher als in den vorherigen Regeln an: Die 3 Rechnungseinheiten (SZR) je Kilogramm und 875 Rechnungseinheiten je Packung (Art. 59 Abs. 1 RR) sind namentlich im Vergleich zu 2 SZR je Kilogramm und 666.67 SZR je Packung nach dem SDR Protokoll von 1979 (Haager-Visby Regeln) beziehungsweise 2,5 SZR je Kilogramm und 835 SZR je Packung nach den Hamburger Regeln hoch.⁶⁶
- 50** Der Umstand, dass die Begrenzung der Verfrachterhaftung der letzten Verhandlungsphase überlassen wurde (und daher einer Kompromisslösung zugänglich war), mag erklären, weshalb die Festsetzung der Höchstbeträge selbst nur bedingt logischen (oder gar wirtschaftlichen) Grundsätzen folgt.
- 51** Das Problem der Haftungsbegrenzung erscheint besonders kurios im Hinblick auf den überwältigenden Anteil von Seebeförderungen, die containerverpackte Waren betreffen. Wegen der Begrenzung „je Packung“ und aufgrund der sogenannten „Container-Klausel“⁶⁷ wird die einfache (meist einzig vom Absender beeinflussbare) Tatsache, dass derartige Einzelwaren im Konnossement detailliert aufgelistet sind, oft dazu führen, dass die Kilogrammgarantie deutlich überschritten wird. Das Nebeneinander von Höchstbeträgen „je Kilogramm“ und „je Packung“ macht die ganze Diskussion um die Festlegung der Haftungslimiten beinahe skurril, weil für die Industrie bzw. ihre Versicherer bezüglich des zu tragenden Höchststrikos oder der letztlich möglichen Regresssummen keinerlei Vorhersehbarkeit besteht. Dies ist freilich nicht neu: Das System arbeitet bereits nach den Haager-

⁶⁵ Vgl. SI/GUO, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 145 f. Zum Themenkomplex der Schadenersatz-Berechnung und Beschränkung nach den Rotterdam Regeln vgl. auch VON ZIEGLER, *Compensation of Damage: The Rotterdam Rules Appraised* *European Journal of Commercial Law* 2010 – 1/2, S. 51 ff.

⁶⁶ Vgl. zu den Haager und Hamburger Regeln VON ZIEGLER, *Schadenersatz*, S. 119 – 184.

⁶⁷ Art. 59 Ziff. 2 Rotterdam Regeln.

Visby-Regeln und den Hamburger Regeln in dieser Weise.⁶⁸ Worauf hier hingewiesen werden sollte, ist, dass die Frage der Haftungsbegrenzung – basierend auf der Dualität ihrer Anknüpfungspunkte (also je Kilogramm und je Packung) und der zufälligen Natur ihrer Berechnung im Einzelfall – auf keiner Seite der Interessenspanne ein ergiebiges Argumentationsfeld bietet. Andererseits ist es eben Realität, dass dieses Thema bei der Besprechungen der Rotterdam Regeln weiterhin Bedeutung behält. Manche Verfrachter (und einige Staaten, die sich zur Verteidigung ihrer Interessen berufen fühlen) mögen das hohe Haftungs niveau beklagen, während einige Absender (und die deren Interessen vertretenden Staaten) ihre Erwartungen enttäuscht sehen, welche sich ihrerseits auf dem höheren Niveau des CMR befinden. Wie schon aufgezeigt, ist der Vergleich mit der CMR aber unzutreffend: Für jene Transporte, die mit dem CMR (d.h. „Haus-Haus“-Transport) geschäftlich überhaupt vergleichbar sind, wird die zusätzliche, über den Weg der „Container-Klausel“ umgewandelte Beschränkung „je Packung“, nach den Rotterdam Regeln meist um einiges höhere Obergrenzen hervorbringen als die Kilogrammbeschränkung der CMR – und wird in manchen Fällen gar den Warenwert überschreiten.

Die Haftungsbeschränkung kann – genau gleich wie schon nach den Haager und Hamburger Regeln – bei Nachweis eines grobstfahrlässigen Verhaltens des Verfrachters durchbrochen werden.⁶⁹ 52

8. Anzeigefrist und Klagefrist

Die *Schadensanzeige* hat entweder umgehend bei Ablieferung oder, wenn der Verlust oder die Beschädigung nicht offensichtlich ist, innerhalb von sieben Werktagen nach Ablieferung zu erfolgen (Art. 23 Abs. 1 RR).⁷⁰ 53

Die praktische Bedeutung der Anzeigefrist wird oft überschätzt.⁷¹ Sie bezeichnet den Zeitraum, in dem der Empfänger des Frachtgutes dem Verfrachter einen allfälligen Verlust oder eine Beschädigung anzeigen sollte. Da das Unterlassen dieser Anzeigepflicht keine wirklichen Rechtsfolgen nach sich zieht, führt es lediglich dazu, dass den Geschädigten rein faktisch 54

⁶⁸ Vgl. dazu VON ZIEGLER, Schadenersatz, S. 126 ff. (Haager-Visby Regeln) und S. 156 ff. (Hamburger Regeln).

⁶⁹ Art. 61 Rotterdam Rules. Vgl. dazu VON ZIEGLER, Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised, S. 55 ff.

⁷⁰ Zu dieser Problematik siehe ausführlich VON ZIEGLER, The Rotterdam Rules 2008, S. 127 ff.

⁷¹ Vgl. zur entsprechenden Situation nach den Haager, Haag-Visby und Hamburger Regeln VON ZIEGLER, Schadenersatz, S. 79 ff.

in dem Sinne eine erschwerte Beweislast trifft, als dass er beweisen muss, dass die Beschädigung oder der Verlust noch während des Gewahrsams des Verfrachters eingetreten ist (Art. 23 Abs. 2 RR). Jede Verzögerung der Anzeige gegenüber dem Verfrachter erschwert – aus praktischer Sicht – den Beweis, dass der Schaden nicht auch gleichermaßen nach Ablieferung hätte entstehen können. Es kommt also weder zu einer Verlagerung der Beweislast noch einer sonstigen rechtlichen Schlechterstellung des Geschädigten, dem nach wie vor der Beweis des Schadens bzw. des Verlustes während des Gewahrsams obliegt („*prima facie case*“). Andererseits hat die Vorgabe einer Anzeigefrist insofern einen gewissen praktischen Nutzeffekt, als eine rechtzeitige Anzeige die Beweislast des Geschädigten mit Blick auf die beschädigte Auslieferung infolge der kurzen Zeitspanne zwischen Auslieferung und Anzeige erleichtern kann.

- 55** Da das Übereinkommen für *Verspätungsschäden* aus Überschreitungen von vereinbarten Lieferfristen eine Schadenersatzpflicht vorsieht, wird nun neu auch eine Frist vorgegeben, in der derartige Schäden wegen Verspätung dem Verfrachter gegenüber angezeigt werden müssen.⁷² Diese Frist endet 21 Tage nach Ablieferung. Jedes Unterlassen der Anzeige führt hier zum Ausschluss (Verwirkung) allfälliger Schadenersatzansprüche (Art. 23 Abs. 4 RR).
- 56** Die *Klagefrist* für alle Schadensarten wurde ausgedehnt auf zwei Jahre nach Ablieferung bzw. nach dem Zeitpunkt, zu dem die Waren hätten abgeliefert werden sollen (Art. 62 Abs. 1 und 2 RR).⁷³ Diese längere Frist ist sinnvoll, weil es nach den jeweiligen Verfahrensordnungen an manchen Gerichtsständen praktisch unmöglich ist, eine vollständige Klage (inkl. sämtlicher Beweismittel und Beilagen) binnen der nach den Haager Regeln geltenden Einjahresfrist einzureichen.
- 57** Bei der Klagefrist handelt es sich – wie schon nach den Haager Regeln⁷⁴ – um eine Verwirkungsfrist.

⁷² Es muss angezeigt werden, dass eine Verspätung, d.h. eine Abweichung von der abgemachten Frist, vorliegt und dass deswegen ein Schaden eintreten wird. Die Art und den Umfang desselben müssen hingegen noch nicht angegeben werden.

⁷³ Vgl. auch die erläuternden Kommentare von KIM, The Rotterdam Rules 2008, S. 273 ff.

⁷⁴ VON ZIEGLER, Verjährung und Verwirkung im schweizerischen Seefrachtrecht, in: Internationales Recht auf See und Binnengewässern, Festschrift für Walter Müller, S. 209 ff., Zürich 1993.

9. Haftung des Absenders

Die Rotterdam Regeln sind, wie in der Einleitung ausgeführt wurde, ein **58** Übereinkommen über den (ganzen) Beförderungsvertrag. Es ist daher nur logisch, dass sie Regelungen zu den Verpflichtungen und zur Haftung auch der zweiten Vertragspartei, nämlich des Absenders, enthalten. Freilich wird oft vergessen, dass sowohl die Haager als auch die Hamburger Regeln diesbezüglich bereits seit beinahe einem Jahrhundert sehr ähnliche und strikte Vorgaben kannten. Die heutige – teilweise – Aufregung über dieses Kapitel der Rotterdam Regeln übersieht zu einem großen Teil, dass die allermeisten dieser Grundsätze bereits lange zuvor bestanden haben.

Die bedeutsamste Klarstellung erfolgt durch jene Vorschriften der Rotterdam Regeln, die festhalten, dass die Frachtinteressierten (Absender und **59** Empfänger) dafür verantwortlich sind, die Güter in einem Zustand zu übergeben, der sicherstellt, dass sie der vorgesehenen Beförderung standhalten (Art. 27 RR). Neu ist die Erwähnung einer auch in der Praxis sehr wichtigen Verpflichtungen des Absenders (und über den Kaufvertrag) des Empfängers, die Ware später am Zielort anzunehmen (Art. 43 RR). Letzteres entspricht der Pflicht des Käufers nach Art. 53 CISG, die gekaufte Ware bei deren Anlieferung anzunehmen. Nur zu oft wird der Verfrachter im Destinationshafen mit der Ware im Stich gelassen, weil sich die Kaufvertragsparteien über Kaufpreis oder Qualität streiten, oder aus anderen Gründen kein Interesse an der Übernahme der Ware besteht.

Als weiterer Ausfluss der Pflicht der ladungsinteressierten Parteien zur **60** beförderungsbereiten Übergabe der Güter hat der Absender dem Verfrachter alle für deren ordnungsgemäße Behandlung und Beförderung (Art. 29 RR) sowie für die Ausstellung der Beförderungsdokumente (Art. 31 RR) notwendigen Informationen bereitzustellen. Kommt er dieser Pflicht nicht gehörig nach, ist der Absender haftbar (Art. 30 RR).⁷⁵ Bei einem Verstoß gegen die Verpflichtung zur Bereitstellung von Vertragsdetails muss der Absender den Verfrachter für den daraus entstandenen Verlust oder Schaden entschädigen.

Die wichtigsten Verantwortlichkeiten des Absenders betreffen die **61** Beförderung gefährlicher Güter. Dabei muss der Absender den Verfrachter über die gefährliche Beschaffenheit der Güter unterrichten und deren ordnungsgemäße Kennzeichnung sicherstellen. Jede Missachtung dieser Pflicht-

⁷⁵ Weitere Ausführungen bei SCHELIN, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 154 ff.

ten führt zu einer Kausalhaftung und in komplexen Schadensfällen zu hohen Entschädigungen.⁷⁶

- 62 Von größerem Interesse ist der Umstand, dass der dokumentarische Absender (z.B. der „Frei an Bord“-Verkäufer), der verlangt, dass das Konnossement ihn als Absender nennt, im Sinne dieses Kapitels dem Absender gleichgestellt wird. Einen solchen „Frei an Bord“-Absender treffen daher nach Art. 33 RR dieselben Pflichten wie den vertraglichen Absender (z.B. den „Frei an Bord“-Käufer).⁷⁷

10. Beförderungsdokumente

- 63 Im Rahmen dieser Einführung soll es genügen, die wichtigsten Arten von Dokumenten aufzulisten, mit denen sich das Übereinkommen beschäftigt:⁷⁸

- **Übertragbare Beförderungsdokumente (das traditionelle Konnossement):** Sie bilden den Kern der Vorschriften zum Thema Beförderungsdokumente.

Aus Sicht des zugrundgelegten Handels geht es vor allem darum, sie zur Kontrolle über die reisenden Frachtgüter und zur Übertragung von Rechten an neue Käufer oder Banken einzusetzen. Als Warenpapiere dienen sie insbesondere der Handelsfinanzierung durch Dokumentar-Akkreditive.

- **Haus-Haus-Konnossement:** Bereits der Anwendungsbereich stellt nunmehr klar, dass solche Haus-Haus-Konnossemente, welche in den letzten dreissig Jahren sehr oft in Form von NVOCC-Konnossementen gebraucht worden sind, rechtlich vollwertige Konnossemente sind und beseitigt damit jeden allenfalls noch verbliebenen Zweifel bezüglich der Rechtsnatur von solchen NVOCC-Konnossementen, FIATA-Konnossementen oder ähnlichen Dokumenten. Diese Fragen tauchten insbesondere im Zusammenhang von Begebenheiten auf, welche sich während des Zeitraums, in dem sich die Güter noch oder wieder an Land, befanden ergaben.

⁷⁶ Art. 32 RR, vgl. SCHELIN, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 157 f.

⁷⁷ Siehe dazu SCHELIN, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 158 f.; zu der Thematik der Beförderungsdokumente siehe auch WILLIAMS, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea*, S. 190 ff.

⁷⁸ Allgemein zu den Beförderungsdokumenten FUJITA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 161 ff.

- **Rektakonnossement (*straight Bill of Lading*):** In der Vergangenheit bestand eine große Unsicherheit in Bezug auf jene Formen von Konnossementen, die zu Gunsten eines genannten Empfängers und ohne einen „*to order*“-Vermerk ausgestellt wurden. Ihre Funktion und Aussagekraft wurde je nach Gerichtsstand und geltendem Rechtsordnung unterschiedlich beurteilt. Nunmehr sind zumindest einige Einzelheiten solcher hybriden aber doch recht verbreiteten Dokumente geklärt worden.
- **Nicht übertragbare Beförderungsdokumente/Seefrachtbriefe:** Bis heute wurden die Seefrachtbriefe lediglich durch die *CMI Sea Waybill Rules* geregelt, also lediglich durch eine Rechtsordnung die durch Vertragsinkorporation von den Parteien gewählt wird. Nach den Rotterdam Regeln werden Seefrachtbriefe nunmehr (auch) Bestandteil des Dokumenten- und Haftungssystems dieses neuen Übereinkommens.
- **Elektronische Beförderungsdokumente.** Neu fallen auch elektronische Beförderungsdokumente in den Geltungsbereich dieses Übereinkommens.

Die eigentliche Neuerung jedoch besteht weniger in der Erweiterung des Anwendungsbereichs der Konvention auf verschiedene neue Formen von Dokumenten, sondern in den Klarstellungen, insbesondere hinsichtlich der Rolle der einzelnen Dokumente bei der Kontrolle über die Ware während des Transportes und bei der Ablieferung der Güter an der Destination. Diese Aspekte gewinnen an Bedeutung im Zusammenhang mit dem Wert, die diese Dokumente in der Handelspraxis für Dritte (z.B. Banken, Empfänger) haben, die sich auf ihren Inhalt und ihre Rechtsfunktion verlassen. 64

Hier soll es genügen, drei Klarstellungen, welche im Kapitel über Beförderungsdokumente (Kapitel 8) enthalten sind, aufzulisten: 65

- **Identität des Verfrachters:** Bisher war es in der Schadenserledigungspraxis äußerst unbefriedigend, dass ein Verfrachter in seinen Beförderungsdokumenten erklären konnte, dass er lediglich als Vertreter des Reeders handle, ohne dass er klar und eindeutig die Identität des Reeders deklarierte. Damit überließ er es im Grunde dem Geschädigten, im Rahmen der kurzen Klagefrist von einem Jahr den richtigen (passiv-legitimierten) Klagegegner für seinen Anspruch zu finden. Nunmehr ist es nach den Rotterdam Regeln klar, dass, wenn immer die Identität des Verfrachters nicht offensichtlich aus den Beförderungsdokumenten hervorgeht, der Geschädigte den im jeweiligen Schiffsregister eingetragenen Schiffs-

Eigentümer verklagen kann. Es ist dann Sache des Schiffseigentümers, seinerseits herauszufinden, wer im Innenverhältnis auf den verschiedenen (Charter-)Vertragsebenen für die betroffene Ware als vertragliche Verfrachter zur Verantwortung gezogen werden kann. Dies wird künftig nicht mehr das Problem von Absender und Empfänger sein (Art. 37 RR). Ferner dürfte der Haftbarmachung des eingetragenen Eigentümers in den Fällen von unklarer Verfrachterbezeichnung den Arrest des Schiffes als Sicherheit für den Anspruch erleichtern.⁷⁹

- Es finden sich natürlich auch Regeln über den **Beweiswert der Beförderungsdokumente** in der neuen Konvention (Art. 41 RR).⁸⁰ Nachdem nun im Rahmen der Rotterdam Regeln sämtliche Arten von Beförderungsdokumenten geregelt werden, werden die Regeln hinsichtlich deren Beweiswert den Besonderheiten der einzelnen Dokumenten angepasst:
 - Konnossement (zwingende Beweiskraft⁸¹)
 - Seefrachtbriefe (Anscheinsbeweis)
 - Rektakonnossement „straight B/L“: (zwingende Beweiskraft)
- Als kleine Neuerung stellen die Rotterdam Regeln schließlich klar, dass eine „**Freight prepaid**“-Klausel in einem übertragbaren Beförderungsdokument bewirkt, dass ein Dritter sich nun gegenüber dem – entgegen dem Vermerk – nicht bezahlten Frachtgläubiger darauf berufen kann, dass die Fracht vollständig bezahlt wurde (Art. 42 RR).⁸² Dies führt nicht – im Umkehrschluss – dazu, dass der Verfrachter gegen den Empfänger ohne „freight prepaid“ Vermerk die Forderung der Fracht gültig geltend machen kann. Ob ein direktes Forderungsrecht bezüglich einer bezahlten Fracht gegenüber dem Empfänger besteht, wird das nationale Recht beantworten müssen. Gleiches gilt für den Bestand und die Geltendmachung von allfälligen Retentionsrechten.⁸³

⁷⁹ Diese Konstellation kann zur Folge haben, dass in den verschiedenen Charterverträgen die Pflicht zur klaren Identifikation als Verfrachter und eine Schadloshaltung in Fällen von Ersatzklagen und Schiffsarresten allenfalls neu an die Rotterdam Regeln anzupassen sind.

⁸⁰ Vgl. auch FUJITA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 183 ff.

⁸¹ So genannte „Skripturhaftung“: vgl. VON ZIEGLER, *Schadenersatz*, S. 65 ff.; ders., *Haftungsgrundlage*, S. 386 ff.

⁸² Vgl. FUJITA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 187 f.

⁸³ Siehe dazu auch Art. 49 RR.

11. Rechte und Pflichten der Parteien am Bestimmungsort

Dieser neue Teil, der im 9. Kapitel der Rotterdam Regeln beinhaltet ist, 66 deckt – überraschenderweise das erste Mal im Seefrachtrecht – die Rechte und Pflichten für beide Frachtrechtsparteien am Bestimmungsort ab.⁸⁴ Wieder mag man über diesen Teil vorbringen, dass er zu komplex ist oder nicht hätte in die Rotterdam Regeln eingeschlossen werden sollen oder, dass er mit einem bestimmten bestehenden nationalen Recht nicht in allen Belangen übereinstimmt.

Niemand sollte jedoch vergessen warum dieses Kapitel hinzugefügt 67 wurde und welchen Zweck das neue Übereinkommen zu erfüllen gedenkt. In einer Gesetzgebung, die sowohl den Vertrag als auch die darin vorhergesehene charakteristische Leistung regelt, ist es nur logisch, dass sie auch auf die Erfüllung eben dieser Transportpflicht am Bestimmungsort eingeht und zwar nicht nur in einer beschränkten Weise oder limitiert auf Probleme der Verantwortlichkeit (sprich der Haftung) wie in den bereits existierenden Transportkonventionen. Dieses Kapitel enthält viele (gerade für die Handelspraxis) wichtige Grundsätze: Einige spiegeln gängige Handelspraktiken wider, andere versuchen Unregelmäßigkeiten aufzulösen, die sich durch die gängige Handelspraxis gebildet haben.

Der für diesen Beitrag vorgesehene Raum erlaubt keine eingehende Darstellung 68 oder Auseinandersetzung mit diesem sehr wichtigen Themenkomplex. Er kann daher nur gewisse Themen übersichtlich anschnitten:

- **Das Recht des Empfängers, die Lieferung der Ware zu verlangen:** Die Rotterdam Regeln übernehmen den in der Handelspraxis weit verbreiteten Grundsatz, der sich auch in den meisten nationalen Gesetzen findet, dass *eine* Originalkopie des für die Frachtgüter ausgestellten Konnossements beim Verlangen der Ablieferung dem Verfrachter vorzulegen beziehungsweise übergeben werden muss.⁸⁵ Das übertragbare Beförderungsdokument (Konnossement) genießt somit seine traditionelle Rolle als Schlüssel zum Frachtgut – ein Prinzip, das im Handel und insbesondere im Zusammenhang mit der Handelsfinanzierung sehr wichtig ist.⁸⁶

⁸⁴ Zum ganzen Kapitel 9 der RR vgl. VAN DER ZIEL, The Rotterdam Rules 2008, S. 189 ff.; siehe auch VAN DER ZIEL, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea, S. 242 ff.

⁸⁵ Art. 47 Abs. 1 lit. c Rotterdam Rules.

⁸⁶ Siehe dazu auch VAN DER ZIEL, The Rotterdam Rules 2008, S. 200 ff.

- **Das Recht des Verfrachters, Ablieferung vom Empfänger zu verlangen:** Ein Verfrachter, dessen Schiff (oder dessen anderes Transportmittel im Landtransport) am Bestimmungsort eintrifft, wird erwarten, dass das Frachtgut vom Empfänger übernommen und nicht einfach in der Verwahrung des Verfrachters belassen wird. Währendem ein Schiff darauf wartet, dass die Frachtgüter durch den Empfänger abgeholt werden, entstehen enorme Kosten. Die passive Wartehaltung des Empfängers hat dabei meistens überhaupt nichts mit dem Seetransport oder dem Verfrachter zu tun, sondern viel mehr mit der (strittigen) Warenqualität, mit der Zurückweisung von Gütern nach Bestimmungen des Kaufvertrages oder mit dem Fehlen beziehungsweise dem Verlust von Beförderungsdokumenten auf Seiten der ladungsinteressierten Parteien oder deren Banken. Sehr ähnlich wie Art. 53 des Wiener Kaufrechtsübereinkommens (CISG), welcher den Käufer verpflichtet, die gekaufte Ware anzunehmen, verpflichten die Rotterdam Regeln nun den Empfänger dazu, die Frachtgüter am Bestimmungsort anzunehmen (Art. 43 RR). Eine Unterlassung bedeutet eine Vertragsverletzung mit all ihren Konsequenzen. Da der Empfänger im Frachtvertrag lediglich ein Dritter ist, der allenfalls daraus berechtigt beziehungsweise begünstigt ist, können die Rotterdam Regeln keine eigentliche einklagbare Rechtspflicht der Empfänger vorsehen. Wird Art. 43 RR verletzt, wird letztlich der vertragliche Absender für das Verhalten des Empfängers verantwortlich gemacht.⁸⁷
- **Die Rechte des Verfrachters, wenn die Güter am Bestimmungsort nicht abgeliefert werden konnten:** Wenn immer die Waren am Bestimmungsort nicht ordnungsgemäß abgeliefert werden können, erhält der Verfrachter durch die Rotterdam Regeln gewisse Rechte (aber auch Pflichten) im Umgang mit der Ware. Solche Rechte sind an sich nicht neu, da sie bereits in vielen nationalen Gesetzen enthalten sind. Die nationalen Regeln unterscheiden sich aber stark und unterstehen auch unterschiedlichen international-privatrechtlichen Kollisionsrechten, da Aspekte davon in gewissen Ländern als lokales Verfahrensrecht angesehen werden, in anderen als Teil der *lex causae*. Im Rahmen der Kodifizierung durch die Rotterdam Regeln wurden diese Aspekte nun internatio-

⁸⁷ Siehe auch VAN DER ZIEL, The Rotterdam Rules 2008, S. 192 f.

nal harmonisiert (Art. 48 RR).⁸⁸ Nach angemessener Benachrichtigung und bei Erfüllung aller anderen Voraussetzungen, ist der Verfrachter berechtigt, über die Waren zu verfügen und – in extremen Fällen – diese sogar zu verkaufen oder zu zerstören in Übereinstimmung mit den Praktiken oder nach den Rechtsvorschriften des Ortes, an dem sich die Güter zu diesem Zeitpunkt befinden.

- **Ablieferung, wenn die Konnossemente nicht verfügbar sind:** Diejenigen unter uns, die mit internationaler Beförderung und Seehandel zu tun haben, kennen die Probleme, die im Zusammenhang mit der Ablieferung von Frachtgütern ohne Vorlage der Konnossemente entstehen. Wir wissen, dass die Verfrachter immer wieder in unangenehmen Situationen gefangen sind, für die sie in keiner Weise die Verantwortung tragen. In einer Situation, in welcher der rechtzeitige Transfer der Konnossemente an den Empfänger in der Handelskette auf irgendeine Weise verunmöglicht wurde, zum Beispiel weil das Konnossement als Sicherheit für einen Akkreditiv mit aufgeschobenen Zahlungen (deferred payment L/C) noch auf dem Schreibtisch einer Bank liegt, erwartet der Handel, dass der Verfrachter die Ware auch ohne das Konnossement abgeliefert. Gleichzeitig verlangt der Handel (und alle Akteure des Handels) jedoch vom Gesetz, dass es das Konnossement zu einem beinahe heiligen, unantastbaren Dokument erhebt. Der Verfrachter wird, entgegen dem Gesetz, zur Ablieferung aufgefordert werden und dafür vom Händler lediglich ein schriftliches Schadloshaltungsversprechen (letter of indemnity) erhalten, welches oft auch von einer Bank (mit-)unterzeichnet wird. Dabei begibt sich der Verfrachter auf dünnes Eis, ohne Schutz der Haager Regeln und ohne klare Haftpflichtversicherungsdeckung. Diese Situation zeigt eine häufige, schizophrene Eigenschaft des internationalen Handels auf: Man vertraut auf die strenge Anwendung der Regeln, ist aber sehr bald und mit großer Kreativität bereit diese Regeln zu umgehen, wenn von den Regeln selbst kreierte Hindernisse im Weg stehen. Wie dem auch sei, dies ist nicht ein Problem des Beförderungsvertrags, sondern des internationalen Handels und dessen Finanzierung; es ist nicht ein Problem, aufgrund dessen der Verfrachter leiden sollte, sondern eines, das durch den Handel und dessen Akkreditiv-Banken selbst gelöst werden sollte.

⁸⁸ Vgl. dazu ausführlich VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 213 ff.

Dies ist der Grund, weshalb die Rotterdam Regeln, in ihrem Versuch den Beförderungsvertrag in die Handelstransaktion einzubetten, den Vertragsparteien (Verfrachter und Absender) ermöglichen, in den übertragbaren Beförderungsdokumenten festzuhalten, dass die Güter ohne Vorlage / Rückgabe des Beförderungsdokuments abgeliefert werden können (Art. 48 Abs. 2 RR).⁸⁹ Wird von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, so verliert das Konnossement zumindest für die Frage der Ablieferung der Ware am Bestimmungsort seine Rolle als „Schlüssel zur Ware“. In solchen Fällen könnte das komplizierte und seltsame LOI-Verfahren abgeschafft werden. Als Kenner des internationalen Handelsverkehrs ist man jedoch eher skeptisch, ob die Akkreditiv-Banken solche Dokumente (ohne entsprechende alternative Kredit-Sicherheit) akzeptieren würden. Dies wird sich zeigen. Fairerweise muss man sagen, dass die Akkreditiv-Banken momentan schon – und das bereits seit einiger Zeit – auf einen Mechanismus vertrauen, der – zumindest für einige Zweige des Rohstoffhandels (z.B. für den Ölhandel) – praktisch nie entsprechend der ursprünglichen Funktion des Konnossements als „Schlüssel zur Ware“ benutzt wird. Heute basiert alles auf einem Schadlohaftungs-System, das nicht ohne Probleme ist. Die Rotterdam Regeln überlassen diese Entscheidung wenigstens den Handelspartnern, was diesen erlaubt eine Lösung zu wählen, die den Verfrachter nicht involviert. Diese Wahlmöglichkeit sowie die klaren heute geklärten Möglichkeiten des Verfrachters bei Ablieferungsproblemen geben dem Verfrachter zumindest einen neuen Verhandlungsspielraum und können ihn in einem Bereich entlasten, für den er als Beförderer keine Verantwortung zu tragen braucht.

- **Zurückbehaltungsrecht:** Der letzte Aspekt, der hier erwähnt wird, mag unbedeutend erscheinen, vor allem wenn man die Bestimmung der Rotterdam Regeln beachtet. Gemeint ist der Verweis auf die Zurückbehaltungsrechte (Retentionsrechte), welche der Verfrachter gegenüber dem Absender und dem Empfänger für ausstehende Frachten und Kosten (freights and costs) hat. Weil die Rotterdam Regeln (zu Recht) bestimmen, dass der Verfrachter die zwingende Pflicht hat am Bestimmungsort abzuliefern, muss das Recht des Verfrachters, die Ablieferung so lange zurückzubehalten, bis die noch offenen Frachten und Schulden bezahlt sind, ge-

⁸⁹ Besprochen auch in VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 215 f.

währleistet bleiben. Die Rotterdam Regeln geben den Umfang und das Verfahren solcher Zurückbehaltungsrechte nicht vor⁹⁰, sondern verweisen dafür auf nationale Gesetze, die solche Rechte vorsehen. Gleichzeitig stellen sie klar, dass die Rotterdam Regeln den allfälligen Zurückbehaltungsrechten und deren Vollstreckung nicht im Wege stehen soll (Art. 49 RR).⁹¹

12. Verfügungsrecht

Einer der Schlüsselaspekte beim Entwerfen der Rotterdam Regeln war das Einführen von Bestimmungen über die Mechanismen des Verfügungsrechts über die Güter während der Beförderung und die diesbezüglichen Rechte und Pflichten der Parteien.⁹² Der Hintergrund dieses Themas hat verschiedene Aspekte. Der wichtigste davon ist der Wunsch der frachinteressierten Partei (cargo interest), die Kontrolle über die Güter unter dem Kaufvertrag solange zu behalten, bis der Kaufpreis bezahlt wird. Bekanntlich gibt es viele interessierte Parteien im internationalen (See-)Handel. Diese ändern sich in jedem Handelsabschnitt aufgrund der Abläufe der Handelsfinanzierung durch die jeweiligen Akkreditiv-Schlaufen innerhalb eines Kettenkaufs. Weil der Verfrachter gänzlich außerhalb dieser Kette und deren Schlaufen steht, ist es – vor allem im Seehandel – von großer Wichtigkeit die Fragen zu klären, die sich ergeben, wenn ladungsinteressierte Parteien ihre Rechte unter dem Kaufvertrag oder Akkreditiv durchsetzen wollen, indem sie über die Güter während des Transportes verfügen (beziehungsweise intervenieren) und den Verfrachter entsprechend instruieren möchten. Deshalb muss das moderne Seefrachtsrecht das Verfügungsrecht des Verkäufers und die Übertragung dieses Rechts über die beförderten Güter widerspiegeln, ein Recht gemäß Kaufvertrag, welches oft „right of stoppage in transit“ genannt wird und welches heutzutage im Wiener Kaufrecht in Art. 71 Abs. 2 CISG enthalten ist.⁹³

⁹⁰ Erste Entwürfe hatten versucht, ein solches Retentionsrecht auch materiell rechtlich zu regeln.

⁹¹ Kurz diskutiert in VAN DER ZIEL, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 217 f.

⁹² Dies vor dem Hintergrund der beabsichtigten Kompatibilität der Normen mit einem elektronischen Umfeld und der damit zusammen hängenden Abstützung auf harmonisierte Handelsmechanismen.

⁹³ Zum Verfügungsrecht vgl. ALVISI / ZUNARELLI, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 220 ff. sowie VAN DER ZIEL, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea*, S. 242 ff.

- 70 Es ist klar, dass der Mechanismus zu einem großen Teil von der Art des Beförderungsdokuments abhängt, das die Parteien gewählt haben. Die Situation ist wohl recht einfach, wenn kein Dokument ausgestellt wurde oder wenn Seefrachtbriefe oder andere Arten von nicht übertragbaren Dokumenten gebraucht werden. Ansprechpartner für den Verfrachter bleibt sein Auftraggeber, i. e. der Ablader oder Verlader / Shipper. Die Situation ändert sich komplett, wenn die Verfrachter übertragbare Dokumente (Konnossemente) ausstellen. Der Verfrachter kann in diesen Fällen nicht einfach auf die Weisungen seines Vertragspartners vertrauen. Wurden die Konnossemente dem ersten Inhaber übergeben (normalerweise der vertragliche Absender oder der FOB-Absender), muss die Verfügungsmacht davon abhängen, ob die Konnossemente noch vorgelegt werden können. Dies ist nötig um sicher zu stellen, dass ausschließlich der wirkliche Inhaber der Konnossemente auch über die Güter verfügen kann, sei dies nun der unbezahlte Absender/Verkäufer, die Akkreditiv-Banken, der dazwischen agierende Händler (Trader), oder der endgültige Empfänger. Die Rotterdam Regeln stellen nun ein solches System der Verfügungsberechtigung zur Verfügung. Es ist ein System, das die existierenden Handelsbräuche gänzlich widerspiegelt. Die Person, welche gegenüber dem Verfrachter während der Beförderung über die Güter verfügen will, muss die übertragbaren Dokumente vorweisen. Wurden – wie üblich – verschiedene Originale (z.B.: 3/3 Konnossemente) ausgestellt, müssen bei Ausübung des Verfügungsrechtes alle Originale vorgewiesen werden. Es ist überraschend, dass eine solche Bestimmung ihren Weg nicht schon früher in das vereinheitlichte internationale Seerecht gefunden hat, vor allem wenn man berücksichtigt, wie wichtig dieses Prinzip für die Erfüllung und die Finanzierung von Handelsverträgen ist. Viele Land- und Lufttransportübereinkommen kennen entsprechende Bestimmung schon seit viel längerer Zeit, obwohl die Frage dort (in Ermangelung der Handelsfinanzierung auf Basis der Konnossements-Sicherheit) wirtschaftlich viel weniger wichtig ist als im Seehandel.
- 71 Entsprechend haben die Rotterdam Regeln in einem eigenen Kapitel Bestimmungen eingeführt, um zu bestimmen, welche Partei die Verfügungsmacht besitzt. Gleichzeitig unterscheiden die Regeln zwischen dem Weisungsrecht ohne Widerspruchsmöglichkeit durch den Verfrachter (Weisungsrecht) und anderen Rechten, d.h. solchen, bei denen die berechnigte Partei lediglich das Recht hat, abweichende neue Frachtvertragsbedingungen mit dem Verfrachter auszuhandeln (Legitimation zum Verhandeln von neuen Vertragsbestandteilen).

Während für Konnossemente bei der Ausübung der Vertragsrechte die Vorlage des vollen Dokumentensatzes notwendig ist⁹⁴, bleibt bei den Seefrachtbriefen (Sea Waybills) das Kontrollrecht beim Verloader / Absender, solange nicht vertraglich eine abweichende Regel getroffen worden ist.⁹⁵ Somit wurde für alle Dokumentformen sowie auch für den elektronischen Verkehr Mechanismen und Regeln gefunden, welche diese wichtige Kontrollfunktion über die „schwimmende“ Ware harmonisiert und klärt.⁹⁶ Dies schließt die Regeln ein, welche eingehalten werden müssen, um die Verfügungsrechte während des Transits an andere Personen zu übertragen (z.B. Käufer / Banken etc.)⁹⁷

13. Übertragung von Rechten aus dem Frachtvertrag

Auf die Übertragung von Rechten kann hier nur kurz eingegangen werden.⁹⁸ Es ist aber an den Umstand zu erinnern, dass es genau dieses Thema ist, welches den Ausgangspunkt des UNCITRAL-Projektes bildete. Art. 57 RR enthält für die verschiedenen übertragbaren Beförderungsdokumente einen jeweils entsprechenden Mechanismus für die Übertragung von Rechten aus dem Seefrachtvertrag und zwar in einer ähnlichen Weise, wie wir es vom nationalen Recht her kennen. Hier waren zu Beginn der Verhandlung viel spezifischere Bestimmungen vorgesehen, die auch für nicht übertragbare Dokumente hätten eine rechtsvereinheitlichende Lösung bieten sollen. Die Rotterdam Regeln, wie sie in ihrer heutigen Fassung stehen, sind aber in diesem Bereich eingeschränkt und überlassen vieles dem jeweils anwendbaren nationalen Recht. So ist insbesondere zu bedauern, dass die Übertragung von Rechten aus Seefrachtbriefen (auch nur schon den Übergang der Rechte auf den Empfänger) nicht harmonisiert worden sind.⁹⁹

Eine wichtige Klarstellung, die aus früheren Fassungen im Text der Rotterdam Regeln bestehen blieb, ist die Bestimmung, dass jeder Dokumenteninhaber, der nicht Absender ist und der unter dem Beförderungsvertrag keine Rechte geltend macht, nach dem Beförderungsvertrag nicht alleine deshalb haftet, weil er Dokumenteninhaber ist (Art. 58 Abs. 1 RR). Dies ist

⁹⁴ Art. 51 (3) RR; vgl. dazu ZUNARELLI / ALVISI, Rotterdam Rules 2008, S. 223 ff.

⁹⁵ Art. 51 (1) RR; vgl. dazu ZUNARELLI / ALVISI, Rotterdam Rules 2008, S. 225 f.

⁹⁶ Siehe dazu auch VON ZIEGLER, „Transfer of rights and transport documents“ Congress to Celebrate the Fortieth Annual Session of UNCITRAL, 2007, S. 1 ff.

⁹⁷ Art. 51 RR; ZUNARELLI / ALVISI; Rotterdam Rules 2008, S. 226 ff.

⁹⁸ Details dazu in ZUNARELLI, The Rotterdam Rules 2008, S. 239 ff. sowie VAN DER ZIEL, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea, S. 242 ff.

⁹⁹ ZUNARELLI, Rotterdam Rules 2008, S. 239.

eine Klarstellung, die insbesondere die Akkreditiv-Banken beruhigen wird, insbesondere in Fällen in denen die Ladung nach einem Seeunfall großen Schaden anrichten (Ölladungen / Gefahrgut).

14. Zwingender Anwendungsbereich und andere Vertragsformen

75 Die Wichtigkeit dieser Problematik wird sehr oft überschätzt.¹⁰⁰ Der Ausgangspunkt jeder Gesetzgebung im Bereich des Handelsrechts muss sein, dass es sich bei den Rechtsnormen für das handelsrechtliche Umfeld um dispositives Recht, d.h. um nicht zwingende Bestimmungen handelt. Ein Schutz mittels zwingender Bestimmungen ist im Bereich des Handelsrechts nur gerechtfertigt, wenn triftige Gründe einen solchen Eingriff in die Vertragsfreiheit rechtfertigen. Im Gebiet der Beförderungsverträge scheint in dieser Hinsicht aber eine gewisse Paranoia zu bestehen, welche sich über ein Jahrhundert zurückdatieren lässt, nämlich dass der allmächtige Frachtführer seine scheinbar unermessliche Marktmacht missbraucht, indem er auf vertragliche Weise minimalen Service mit minimaler Verantwortlichkeit durchsetzt. Hierbei sollte der historische und politische Hintergrund des Harter Acts von 1893 und die internationalen Reaktionen dazu in Form der Haager Regeln von 1921 und 1924 nicht vergessen werden. Dabei handelte es sich um eine wirtschaftspolitische Konfrontation zwischen nationalen Wirtschaften von Staaten, welche staatseigene Interessen als Versender-(USA) bzw. Käuferstaaten (UK) hegen.¹⁰¹ Nach dem 2. Weltkrieg gingen die CMR aus verschiedenen – zum Teil politischen – Gründen (Wiederaufbau Europas) sogar noch weiter.¹⁰² Einzig der Normenteil über die Passagierbeförderung in den Luftfahrtübereinkommens rechtfertigen die auf diese Aspekte beschränkten zwingenden Bestimmungen, da hier – völlig anders als im Fall einer Warenbeförderung – Fragen des Konsumentenschutzes zum Tragen kommen. Ich bin bekannt als energischer Verteidiger der Vertragsfreiheit im Bereich der Seebeförderung, weil ich bis heute noch nicht davon überzeugt worden bin, dass ein zwingender Grund besteht, Verlader als Konsumenten zu behandeln. Es ist eine Tatsache, dass die große Mehrheit der Verlader heutzutage erfahrene Unternehmen sind, welche es sich

¹⁰⁰ Zu dem zwingenden Anwendungsbereich der Konvention siehe Art. 79 Rotterdam Rules sowie die Bemerkungen dazu von HONKA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 331 ff.

¹⁰¹ VON ZIEGLER, *Haftungsgrundlage*, S.13 – 26.

¹⁰² Durch die beidseitig zwingende Natur der Haftung und deren Beschränkung dient die zwingende Natur hier in erster Linie den Frachtführern; es handelt sich daher in einem gewissen Masse um einen wirtschafts-politischen Schutz, der zumindest in moderner Zeit stark zu hinterfragen wäre.

gewohnt sind (ständig) zu verhandeln und bei den Verhandlungen ihrer Geschäfte Einfluss zu nehmen wissen. Wären sie es nicht, müssten sie – wenn überhaupt – in allen Belangen geschützt werden, allen voran gegenüber ihrem Handelspartner aus dem Kaufvertrag, ihren Versicherern und ihren Banken.¹⁰³

Andererseits bin ich mir natürlich bewusst, dass das neue Übereinkommen zumindest den bestehenden zwingenden Anwendungsbereich der Haager Regeln widerspiegeln musste.¹⁰⁴ Es gilt jedoch daran zu erinnern, dass dieser heute im Rahmen der Haager und Hamburger Regeln auf wenige Haftungsbestimmungen begrenzt ist und nur jene Fälle überhaupt betrifft, in denen Konnossemente ausgestellt werden. Mit der Ausweitung des Anwendungsbereichs des Rotterdam Übereinkommens wird nun auch der Anwendungsbereich der zwingenden Bestimmungen ausgeweitet. Diese Tatsache geht oftmals vergessen, wenn sich Leute über eine vermeintliche Erweiterung der Vertragsfreiheit beklagen. Zudem ist in den gesamten Rotterdam Regeln der Schutzgedanke des gutgläubigen Empfängers enthalten, soweit er gutgläubig auf Angaben im Konnossement vertraut. Bedenkt man, was für eine wichtige Rolle ein solches Vertrauen im internationalen Handel spielt, kann dieser Schutz durchaus gerechtfertigt sein, auch wenn diese rechtliche Zwangsjacke auf Kosten der falschen wirtschaftlichen Partei, nämlich des Verfrachters (statt des C-Verkäufers), vorgesehen worden ist. Wieso muss der Verfrachter dafür büßen, dass seine Vertragspartner in seiner Funktion als C-Verkäufer dem Käufer nicht gebührenden Schutz im Beförderungsvertrag eingekauft hat. 76

Die Diskussion zur „Vertragsfreiheit“ lenkt schnell auf eine neue Institution ein: Der „Mengenvertrag“ (volume contract). Nachdem die US-amerikanische Delegation einen Vorschlag für eine Sonderbehandlung für die Ocean Liner Service Agreements (OLSA) einbrachte, erlaubte die Working Group der UNCITRAL ganz allgemein einen gewissen Spielraum für eine begrenzte Vertragsfreiheit für Verträge, welche die Beförderung einer bestimmten Gütermenge in einer Reihe von Sendungen innerhalb eines 77

¹⁰³ Vgl. VON ZIEGLER, *The International Law of Maritime Transport, The Present State of Research*, Centre for Studies and Research in International Law 1999, Den Haag / Boston / London 2001, S. 105 ff.

¹⁰⁴ Art. 79 Rotterdam Rules.

vereinbarten Zeitraums vorsehen (vgl. die Definition in Art. 1 Abs. 2 RR).¹⁰⁵

- 78** Dieser Vertragstypus bildet eine Art Rahmenvertrag, der streng genommen gar kein Frachtvertrag ist, sondern einzelne Frachtverträge auslöst. In letzter Zeit wurde ich in meiner Tätigkeit als Rechtsanwalt sehr oft von Verladern gebeten, eine solche Vereinbarung zu verfassen. Die Initiative haben dabei ausnahmslos die Verloader ergriffen, die zwar über große Geschäftserfahrung verfügen, jedoch nicht unbedingt große oder wirtschaftlich mächtige Unternehmen sind. Ihr Interesse bei der Aushandlung solcher Volumen-Verträge bezieht sich dabei nicht auf die Haftung des Verfrachters, da ihr Versicherungssystem zum großen Teil allfällige Güterverluste deckt. Ihr Fokus liegt vielmehr auf einer völlig anderen Verantwortungsebene, welche auf Erfüllungsindikatoren (key performance indicators) basiert. Solche Verträge pönalisieren im Falle einer Abweichung von einem bestimmten Schadenvorfall-Maximum den Verfrachter durch vertraglich vorgesehene Konventionalstrafen. Daraus resultieren Verantwortlichkeiten, die viel weitreichender sind als jene aus anderen Transportübereinkommen. Zwingende Bestimmungen sind in diesem Umfeld Hindernisse, welche es beim Verfassen solcher Verträge zu überwinden gilt, denn sie haben – bei allem nötigen Respekt für die Anliegen der Delegationen, die hier Bedenken äußerten – keine kommerzielle und daher keine rechtliche Rechtfertigung.
- 79** Natürlich müssen die Rotterdam Regeln gewährleisten, dass die Verfrachter die durch den „Mengenvertrag“ gebotene Möglichkeit nicht missbrauchen. Aus diesem Grund sehen sie auch vor, dass eine Abweichung von den Rotterdam Regeln eine klare Aussage im Mengenvertrag erfordert (Art. 80 Abs. 2 lit. a RR) und die betreffenden Stellen im Mengenvertrag zudem deutlich erkennbar sind (Art. 80 Abs. 2 lit. b RR).¹⁰⁶ Diese formalen Erfordernisse erschweren aus meiner Sicht das Erstellen solcher Vereinbarungen und ziehen Kosten nach sich, die meiner Erfahrung nach der Verloader zu tragen hat, also jene Partei, welche eigentlich ursprünglich geschützt werden sollte.
- 80** Beinahe selbstverständlich ist die Voraussetzung, dass der Mengenvertrag individuell ausgehandelt werden muss (Art. 80 Abs. 2 lit. b RR). Folglich könnte das Übereinkommen ein Konzept eingeführt haben, welches wir

¹⁰⁵ Siehe dazu insbesondere Art. 80 Rotterdam Rules sowie den Kommentar dazu von HONKA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 337 ff. sowie S. 31 und 33 zur Definition in Art. 1 Abs. 2 RR.

¹⁰⁶ Siehe zu Art. 80 Abs. 2 HONKA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 342 ff.

Seerechtler von der US-amerikanischen Doktrin der „fair opportunity“ her kennen.¹⁰⁷ Eine Voraussetzung für die Vertragsfreiheit im „Mengenvertrag“ ist, dass der Absender die faire Gelegenheit hat, auf die Beibehaltung der zwingenden Bestimmungen der Rotterdam Regeln zu bestehen (Art. 80 Abs. 2 lit. c RR). Außerdem genügt für den Ausschluss der zwingenden Regeln ein einfacher Verweis auf ein anderes Dokument nicht, ebenso wenig der Ausschluss in vorgedruckten Allgemein Bedingungen, die nicht verhandelt worden sind. Dies ist sicherlich eine nachvollziehbare Bestimmung im Lichte der Bedenken vieler Interessengruppen. Und trotzdem, diese Bedenken sind aber etwas überraschend, angesichts der Anzahl von Handelsverträgen, welche der Absender in seiner Funktion als Käufer oder Verkäufer im harten Handelsumfeld beinahe täglich eingeht (beispielsweise Kaufverträge, Versicherungsverträge, Finanzierungs- und Leasingverträge) und oft viel größere finanzielle und wirtschaftliche Bedeutung haben als der Abschluss eines Beförderungsvertrags.

Der Bereich, in dem ich ein gewisses Verständnis für Schutzbestimmungen habe, betrifft den Schutz der Rechte Dritter, obwohl ich der Ansicht bin, dass es einzig und allein die Pflicht des Verkäufers wäre, den Käufer nach Maßgabe des Kaufvertrages durch Verhandeln von entsprechenden Frachtdienstleistungen (nach Bezahlung einer entsprechenden Fracht) zugunsten seines Handelspartners zu schützen. Verkauft der Verkäufer „beförderte“ Ware (wie beim CIF Verkauf), so hat sich der Käufer (der Dritte im Beförderungsvertrag) an den Verkäufer zu halten, sofern sich Überraschungen aus dem Beförderungsvertrag zwischen Absender und Verfrachter ergeben. Warum sollte der Verfrachter diese Verantwortung gegenüber dem – aus seiner Sicht – fremden Dritten tragen? Warum sollte der Verfrachter einem Dritten einen erweiterten Schutz gewähren, ein Verfrachter, der einzig gegenüber seinem Vertragspartner (dem Absender) ein vertragliches Versprechen zugunsten eines Dritten abgegeben hat und zwar zu den mit seinem Vertragspartner vereinbarten Bedingungen? Wie dem auch sei, die Rotterdam Regeln räumen Dritten einen zusätzlichen Schutz ein. Alle unter der Vertragsfreiheit verfassten vertraglichen Bedingungen werden gegenüber dem Dritten nur durchsetzbar sein, sofern dieser Dritte in klarer Weise darüber informiert wurde, dass der Mengenvertrag von den Rotterdam Regeln abweicht und dieser Dritte ausdrücklich erklärte, an den Vertrag gebunden zu sein (Art. 80 Abs. 5 RR).¹⁰⁸ **81**

¹⁰⁷ Dort im Zusammenhang mit der Wertdeklaration als Alternative zur Haftungsbeschränkung. Vgl. dazu VON ZIEGLER, *Schadenersatz*, S. 175 ff.

¹⁰⁸ Vgl. HONKA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 345 f.

- 82 Das zeigt, dass die Interessengruppe, welche die zwingende Anwendbarkeit der Rotterdam Regeln verteidigt hat, den größtmöglichen Schutz auf allen Ebenen erwirken konnte. Ein Schutzniveau, welches oftmals nur durch die historische und nun schon fast kulturelle Angst zu erklären ist, der Verfrachter könnte gegenüber dem Absender Vorteile in den Vertragsverhandlungen erhalten. Die Absender haben mit Art. 80 RR ein nützliches Instrument erhalten, um ihre Beförderungsbedürfnisse anzupassen ohne die Hindernisse zwingender Bestimmungen und komplexer Vertragsgestaltungsvoraussetzungen, die heute – nicht nur beim Verfassen von Mengenverträgen, sondern auch bei Kaufverträgen – beachtet werden müssen.
- 83 Eine interessante Bestimmung schließt den Abschnitt der Rotterdam Regeln über die Mengenverträge ab. Sie besagt, dass die Partei, welche sich auf die Abweichung von dem zwingenden Regelinhalt der Rotterdam Regeln beruft, die Beweislast der Einhaltung der (soeben erwähnten) Voraussetzungen trägt (Art. 80 Abs. 6 RR).¹⁰⁹ In meinen Augen hätte diese Bestimmung alleine bereits ausreichenden Schutz für die Parteien geboten und zwar auch ohne die formellen Voraussetzungen, welche aus eigener Erfahrung in der Praxis als unnötig und lästig angesehen werden könnten.

15. Gerichtszuständigkeit und Schiedsgerichtsbarkeit

- 84 Die Ausgangslage für die rechtspolitische Diskussion im Spannungsfeld zwischen den Forderungen nach zwingende Gerichtsständen und exklusiv vertraglich festgelegten Gerichtsständen gleicht der Diskussion über die Vertragsfreiheit.¹¹⁰ Dabei ist den meisten im Bereich des internationalen Handels tätigen Parteien klar, dass der beste Weg eine Berechenbarkeit und damit Gerechtigkeit bei handelsrechtlichen Streitigkeiten zu erzielen eine ausschließliche Zuständigkeit durch vertraglich bestimmte, exklusive Gerichtsstandsklauseln darstellt. Im Anwendungsbereich der Haager Regeln wurde dieses Prinzip (selbst) von US-amerikanischen Gerichten beachtet und unterstützt, zuletzt vom US Supreme Court in der „Sky Reefer“ Ent-

¹⁰⁹ Weitere Bemerkungen dazu bei HONKA, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 346.

¹¹⁰ Vgl. dazu, VON ZIEGLER, *Jurisdiction and Forum Selection Clauses in a Modern Law on Carriage of Goods by Sea*, in Davies (ed.) *Jurisdiction and Forum Selection in International Maritime Law (Essays in Honour of Robert Force)*, S. 85 ff. Siehe zum Kapitel der Gerichtszuständigkeit Art. 66 ff. *Rotterdam Rules* sowie die dazugehörigen Bemerkungen bei FERNANDEZ, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 283 ff. Zur Gerichtszuständigkeit und zur Schiedsgerichtsbarkeit siehe ferner BAATZ, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea*, S. 258 ff.

scheidung.¹¹¹ Tatsächlich scheint es mir (und der Mehrheit der UNICITRAL Delegationen) keinen zwingenden Grund zu geben, in die Konsumentenschutzfälle zu fallen und eine solche zwingende Gerichtsstandsbestimmung in ein Übereinkommen in Handelssachen – wie dasjenige über den Beförderungsvertrag – aufzunehmen. Da einige wirtschaftlich starke Staaten aber auf einer solchen zwingenden Gerichtsstandsbestimmung beharrt haben (interessanterweise auch die US Delegation, um ihre eigene „Sky Reefer“ Entscheidung zu stürzen), wurde eine „Opt-in“ Version geschaffen, welche es den Vertragsstaaten erlauben würde, sich gegebenenfalls bei einer Ratifikation der Rotterdam Regeln für das Kapitel 14 betreffend die Gerichtsstandsklauseln und zwingenden Gerichtsständen zu entscheiden (Art. 74 RR).¹¹² Da die Kommission der Europäischen Union in ihrer Delegation klar herausstrich, dass sie dem Geist der EU Brüsseler- und Lugano-Übereinkommen folgen wird, welche exklusive Gerichtsstandsklauseln erlauben und begünstigen, wird eine „Opt-in“ Version in Europa wohl nicht realisiert werden, zumindest nicht nach dem heutigen Stand der Dinge.

Ein schlichter Vergleich mit anderen Verkehrsübereinkommen könnte 85
irreführend sein: Wegen dem Konsumentenschutzblickwinkel im Bereich des Passagiertransports zur Luft sind dort solche Zuständigkeitsbestimmungen (und Einschränkungen von Gerichtsstandsklauseln) berechtigt, zumindest sofern sie Klagen von Passagieren betreffen. Entsprechende Bestimmungen in Übereinkommen, welche die Beförderung von Gütern an Land regeln, funktionieren erfahrungsgemäß in der Praxis nicht immer angemessen, da sie von Verfrachtern in gewissen Ländern mittels negativen Feststellungsklagen (forum running) missbraucht werden. Wäre die Opt-in Lösung nicht geschaffen worden, hätte die Redaktionsgruppe viel detaillierter arbeiten müssen, um eine Bestimmung zu vermeiden, welche negative Konsequenzen für den Handel haben würde. Jegliche Berechenbarkeit wäre aus einem Bereich verbannt worden, der nicht nur die Zuständigkeit, sondern auch die Anwendbarkeit von Kollisionsregeln und Verfahrensfragen bestimmt, die im internationalen Wirtschaftsrecht sehr wichtig sind. Das betrifft nicht nur Fragen der Haftung, sondern auch viele andere Themenbereiche des Beförderungsvertrags, die heute in den Rotterdam Regeln vereinheitlicht worden sind.

¹¹¹ *Vimar Seguros y Reaseguros, S. A. v. M/V Sky Reefer*, 515 U.S. 528, 537, 1995 AMC 1817, 1824 (1995).

¹¹² Vgl. zum Art. 74 und zur Problematik mit der EU FERNANDEZ, *The Rotterdam Rules* 2008, S. 317 ff.

- 86** Nach der hier vertretenen Meinung sind die Bestimmungen der Rotterdam Regeln über die Schiedsgerichtsbarkeit (Kapitel 15) sogar noch schlimmer, da sie den Geist und den Anwendungsbereich der Handelschiedsgerichtsbarkeit missachten. Wie kann eine Schiedsklausel auf mehrere Schiedsorte verweisen, zwischen denen der Kläger dann auswählen kann? Eine solche Bestimmung lässt sich heute in den Rotterdam Regeln finden. Diese aus Schiedsgerichtsperspektive abstruse Regelung wird aber auch hier – glücklicherweise – nur als eine „Opt-in“ Version für ratifizierende Vertragsstaaten (Art. 78 RR) eine Bedeutung erlangen.¹¹³
- 87** Folglich bleiben die Dinge, wie sie sind, sofern der Vertragsstaat keinen Gebrauch von seiner „Opt-in“ Möglichkeit macht. Dies stimmt jedoch nicht vollumfänglich: Seerechtler werden den Ratifikationsstatus überprüfen müssen und sie werden von Staaten, welche sich bei der Ratifikation für diese Kapitel über den Gerichtsstand und das Schiedsgericht entschieden haben, mit fremden (und vertraglich nicht vorgesehenen) Gerichtsständen und somit mit einer „fremden Anwendung“ der Rotterdam Regeln konfrontiert werden. Diese Situation unterscheidet sich aber kaum von derjenigen, in der ein nationaler Gesetzgeber oder Gerichte eigene Zuständigkeitsregeln errichten, was bereits heute im internationalen Kontext recht oft der Fall ist. Dies geschieht in aller Regel nicht unbedingt als Form des Konsumentenschutzes sondern vielmehr als Form eines „Heimatschutzes“ der eigenen heimischen Import- oder Export-Wirtschaft.

VI. Wie werden die Rotterdam Regeln den internationalen Handel beeinflussen?

- 88** Eine Einführung zu den Rotterdam Regeln muss auch kurz der Frage nachgehen, welchen Einfluss und Auswirkung die Ratifikation dieser Konvention mit sich bringen würde oder wird. Diese Frage müsste natürlich am besten von den betroffenen Industrien und Marktteilnehmern beantwortet werden.¹¹⁴
- 89** Für uns Juristen wird eine Zeit der Anpassung kommen, sobald die 20 von dem Übereinkommen verlangten Staaten die Rotterdam Regeln ratifiziert haben. Es wird eine anfängliche Lernkurve geben (wie bei jeder anderen größeren Veränderung in der Gesetzgebung) und – zumindest vorüber-

¹¹³ Vgl. zum Kapitel der Schiedsgerichtsbarkeit HOOPER, *The Rotterdam Rules 2008*, S. 321 ff.

¹¹⁴ Siehe auch die Meinung zu den möglichen Auswirkungen von STURLEY, *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea*, S. 30 ff.

gehend – eine Phase der „Koexistenz“ mit den Haager Regeln, den Haager Visby Regeln sowie den verschiedenen und zahlreichen nationalen und regionalen Gesetzgebungen, die heute bereits existieren. Wirtschaftlich betrachtet ist das eine Phase der Investition.

Während dieser Zeitspanne werden die Verfasser der Rotterdam Regeln 90 auf die Probe gestellt. Wir werden dann sehen, ob die Rotterdam Regeln ein praktikables und modernisiertes Haftungssystem geschaffen haben und ob sie dem Handel mit seinen verschiedenen Akteuren ein System zur Verfügung stellen, welches es ermöglicht, die verschiedenen Handelstätigkeiten mit mehr internationaler Klarheit und Berechenbarkeit auszuführen.

Es ist eine utopische Vorstellung, dass in den nächsten hundert Jahren 91 eine bessere Lösung als die Rotterdam Regeln gefunden wird. Kein nationaler und kein regionaler Gesetzgeber ist fähig, diese Thematiken auf einer internationalen Ebene zu lösen. Anders als im Bereich der Landbeförderung, in welchem regionale Lösungen tatsächlich vorstellbar sind, handelt es sich bei dem seerechtlichen Haus-Haus Phänomen um ein völlig internationales und globales, welches durch regionale oder nationale Lösungen untergraben würde. Und genau hier liegt der entscheidende Punkt der Rotterdam Regeln: Es ist nicht die Streichung der nautischen Fehler, nicht der Mengenvertrag, nicht die Haftungsbegrenzung oder die Tatsache, dass die Rotterdam Regeln die Haager Regeln und die dazugehörigen Protokolle ersetzen könnten (oder meiner Ansicht nach ersetzen müssen), sondern es ist in erster Linie der Umstand, dass (nur) die Rotterdam Regeln die historische Rivalität zwischen den Haager und Hamburger erfolgreich überwinden und nationale Interessen und regionale Körperschaften davon abhalten, in der Zukunft alleinstehende Lösungen zu schaffen. Was mir gerade aufgrund der jahrelangen Begleitung des UNCITRAL Projektes sehr klar geworden ist, ist, dass solche nationalen oder regionalen Gesetzgebungen niemals besser wären, als die von der UNCITRAL als Organ der Vereinten Nationen in der Form der Rotterdam Regeln geschaffenen Konvention. Jedes konkurrierende Projekt wäre genau den gleichen Kräften unterworfen und die Regeln würden sich unverzüglich auf die gleichen Kompromisse zurückentwickeln müssen, die im Rahmen der UNCITRAL gefunden wurden.

So wie es beim Start dieses Projektes klar war, dass für eine neue Ver- 92 einheitlichung des Seefrachtrechts nur diese eine bzw. einmalige Gelegenheit besteht, so ist heute klar, dass weder eine Alternative noch eine Wahl besteht, untätig zu bleiben. Es gibt keine Option im Haager-System zu verbleiben, mit der Hoffnung, alles bliebe beim Alten. Die Dinge werden sich trotzdem ändern, jedoch in eine Richtung, für die wohl niemand von uns die Verantwortung übernehmen will. Da eine solche Entwicklung ohne

Staatsvertrag uneinheitlich, unkontrolliert und ohne Plan erfolgen würde, könnte schon bald in einem Rechtsgebiet das Chaos herrschen, in einem Rechtsgebiet das ausgerechnet dringend Vereinheitlichung bedarf.

Die zwingende Geltung der Rotterdam Regeln

Marian Paschke, Hamburg

I. Einleitung

Die Rotterdam Regeln (RR) knüpfen in Weiterentwicklung der Vorgängerregeln des internationalen Seehandelsrechts in Gestalt der Hager Regeln (HR), der Hague/-Visby-Regeln (HVR) und der Hamburg Regeln (HambR) an die aus diesen völkerrechtlichen Übereinkommen bekannten Grundsätze an. Die Politik einer Anknüpfung und Fortführung vorbekannter Grundsätze hat sich im jüngeren internationalen Rechtsverkehr als Postulat kluger (Völker-)Rechtspolitik erwiesen.¹ Ohne ein sachgerechtes Maß an Regelungskontinuität lässt im Prozess der Rechtsentwicklung die gewünschte globale Akzeptanz für die Weiterentwicklung internationaler Rechtsregeln regelmäßig nicht erreichen.²

Bei der Frage der zwingenden Geltung der Rechtsregeln des Seehandelsrechts gehen die Rotterdam Regeln im Bewusstsein der Bedeutung von Kontinuität für die Akzeptanz einer völkerrechtlichen Konvention³ neue Wege. Am Deutlichsten zeigt dies die Einführung des sog. Volumenkontraktes, dessen Vereinbarung den Frachtvertragsparteien nach Maßgabe des Art. 80 RR die Möglichkeit eröffnet, von den Rotterdam Regeln abweichende Regelungsinhalte zu vereinbaren. Insofern lässt sich unter Berücksichtigung weiterer Änderungen feststellen, dass die Rotterdam Regeln auf einer konzeptionellen Neuorientierung des Seehandelsrechts beruhen; sie sind in ihrer Gesamtheit als Liberalisierung des Seehandelsrechts im Vergleich zu den vorhergehenden Konventionen des Seehandelsrechts zu bewerten.⁴

In Anbetracht der Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre 2008/2009 scheint der Ruf nach einer Liberalisierung im internationalen Wirtschaftsverkehr auf den ersten Blick wenig zeitgemäß, ist doch unter den Bedin-

¹ Vgl. *Graf Vitzthum* in Graf Vitzthum (Hrsg.), *Handbuch des Seerechts*, 2006, 44 ff.; *König* Durchsetzung internationaler Bestands- und Umweltschutzvorschriften, auf hoher See im Interesse der Staatengemeinschaft, 1990, 166 ff.; *Krüger* Internationale Bestrebungen zur Vereinheitlichung des Seerechts, *Hansa* 1959, 2131.

² Vgl. *Karl*, *ZVglRWiss* 99 (200), 143 ff.; *Zimmermann*, *ZEuP* 2005, 470 ff.; *Ferrari*, *JZ* 1998, 9 ff.; *Albrecht* Vereinheitlichungsbestrebungen im privaten Seerecht, *Hansa* 1959, 2127.

³ Vgl. *Sturley* *JIML* 14 (2008), 461, 481.

⁴ Dazu näher unter II.

gungen der Krise und bei allen Bemühungen um die Überwindung ihrer Folgen im Gegenteil der Ruf nach stärkerer Regulierung laut geworden. Die offenkundige Dissonanz zum rechtspolitischen Zeitcolorit unserer Tage rührt daher, dass die Rotterdam Regeln weder unter dem Eindruck der Finanz- und Wirtschaftskrise entwickelt wurden, noch von den Konventionsverfassern konzipiert wurden, krisenhafte Zustände im Seehandelsverkehr zu bewältigen.

- 4 In der fehlenden konkreten Rücksichtnahme auf die Finanz- und Wirtschaftskrise der Jahre seit 2008 muss kein Nachteil der Rotterdam Regeln liegen.⁵ Die Rotterdam Regeln sind nicht als Krisenreaktionsrecht sondern mit der Perspektive einer dauerhaften Neuordnung des Seehandelsrechts für das internationale Transport- und Wirtschaftsgeschehen im 21. Jahrhundert geschaffen worden.⁶ Die rechtspolitisch beabsichtigte Liberalisierung, die in der prinzipiellen Anerkennung der Bedeutung von mehr Vertragsfreiheit im Seehandelsgeschehen zum Ausdruck kommt, mag sogar selbst unter Krisenbedingungen besser als ein striktes, zwingendes Regelungsregime in der Lage sein, mit wechselnden wirtschaftlichen Umständen oder gar krisenhafte Zuspitzungen fertig zu werden.
- 5 Der von den Rotterdam Regeln ausgehende Impuls, mehr Vertragsfreiheit wagen zu wollen, ist Ausdruck für einen vorsichtigen Rückzug des Staates vom Konzept zwingender Rechtsregeln für das Seehandelsgeschehen und zugleich ein Plädoyer zugunsten erhöhter Eigenverantwortung der Parteien des Seehandelsgeschehens für die Ordnung der zwischen ihnen geltenden Vertragsbeziehungen. Ob diese Konzeption zu Recht als Übernahme des US-amerikanischen Ocean Liner Service Agreements kritisiert wird oder ob in ihr nicht vielmehr die Sachgerechtigkeit des römisch-rechtlichen „stat pro ratione voluntas“-Konzepts steckt, soll nachfolgend im Hinblick auf den Anwendungsbereich der RR einerseits⁷ sowie die Pflichten und die Haftung des Beförderers bzw. des Absenders und des Empfängers⁸ andererseits nebst einer Analyse der spezifischen Regeln für sog. Volumenkontrakte⁹ untersucht werden.

⁵ Vgl. *Paschke* in Czerwenka/Paschke (Hrsg.) *Ad multos annos: Seehandelsrecht und internationales Kaufrecht*, Festgabe Herber (2010), 29 ff.

⁶ Vgl. Sturley JIML 14 (2008) 461 ff.; *von Ziegler* TranspR 2009, 346, 348.

⁷ Dazu unter III.

⁸ Dazu unter IV.

⁹ Dazu unter V.

II. Neuregelungen und Änderungen mit konzeptioneller Bedeutung

Bezüglich der zwingenden Geltung weisen die Rotterdam Regeln eine Reihe von Neuregelungen im Vergleich zu den zuvor geschaffenen Konventionen auf, die – wenn nicht bei isolierter Einzelbetrachtung, so doch in ihrer Gesamtschau – einen Komplex von Neuregelungen darstellen, dem innerhalb der Rotterdam Regeln durchaus konzeptionelle Bedeutung zukommt. Die Rotterdam Regeln verfolgen nicht mehr den Grundgedanken eines zwingenden Mindesthaftungsschutzes; sie ersetzen diesen nach Maßgabe des Art. 80 RR durch die Neuentdeckung rechtlich konditionierter Vertragsfreiheit. 6

Die Rotterdam Regeln brechen insofern mit der seit dem mit dem Harter Act in den 1890er Jahren eingeführten Konzeption des Seehandelsrechts, das Bedürfnis nach einem Schutz der Befrachterinteressen durch Schaffung eines obligatorischen Mindesthaftungsschutzes für Stückgutfrachtverträge anzuerkennen und diesen Schutz durch zwingendes Haftungsrecht zu gewährleisten. Diese traditionelle Konzeption beruhte auf der Annahme, dass gesetzliche Vorsorge für den Interessenschutz des Befrachters erforderlich sei, weil dieser sich in einer vertragstypischen Unterlegensposition gegenüber dem Verfrachter befänden.¹⁰ Durch das Aufkommen global tätiger Befrachter, die – wie nicht zuletzt die großen Consolidator wie UPS, DHL oder FedEx – mit erheblicher Marktmacht und entsprechender Verhandlungsmacht in das Seefrachtvertragsgeschehen eingetreten sind, hat eine grundlegende Veränderung der Ausgangslage für die Konzeption des modernen Seehandelsrechts stattgefunden.¹¹ In dem Maße, in dem sich die tatsächliche Ausgangslage für die Möglichkeit der Vertragsparteien, ihre jeweiligen Vertragsinteressen im Seefrachtvertrag angemessen zur Geltung zu bringen, durch die Änderung der tatsächlichen Kräfteverhältnisse für eine Durchsetzung der je eigenen Interessen beider Verhandlungspartner des Seefrachtvertrages geändert und zu einer sachverhaltstypisch ausgewogeneren Situation entwickelt hat, ist die Überzeugungskraft der Fortführung einer Konzeption des zwingenden (Mindest-) Haftungsschutzes zugunsten des Befrachters geschwunden. Die Rotterdam Regeln ziehen aus dieser Erkenntnis die Schlussfolgerungen. 7

Damit verbunden ist die weitere konzeptionell bedeutende Regelung der Rotterdam Regeln, das Haftungsregime nicht mehr an die Verwendung von 8

¹⁰ Herber Seehandelsrecht (1999), 307 ff.; Puttfarken Seehandelsrecht (1997), Rn. 134 ff.; Rabe Seehandelsrecht, 4. Aufl. 2000, Anhang I zu § 663b Rn. 2 f.

¹¹ So auch Mukherjee/Bal JMLC 40 (2009), 579, 589.

Konnossementen zu knüpfen. Während die HR und die HVR den zwingenden Mindesthaftungsschutz noch durchweg von der Verwendung von Konnossementen knüpfen,¹² um nicht zuletzt damit den Wert und die Handelbarkeit von Konnossementen zu stärken,¹³ wird dieser sog. dokumentäre Regelungsansatz in den RR aufgegeben. Auch insoweit reagieren die RR auf Veränderungen in der Praxis des Seehandelsgeschehens, in der die Verwendung von Konnossementen nicht mehr die überragende Bedeutung hat, die ihr in früheren Zeiten zukam. Insofern verfolgen die RR den bereits von HambR beschrittenen Weg fort.¹⁴ Der für notwendig erachtete gesetzliche Schutz von Vertragsinteressen wird nicht mehr als ein Schutz verstanden, der an die Verwendung von Konnossementen gebunden ist und deren Verwendung zugleich stärken und stützen soll.

- 9** Die Grundregeln der zwingenden Geltung gehen in Art. 79 RR nicht mehr von dem vorbekannten Grundsatz einseitig zwingender Regeln in dem Sinn aus, dass allein vertragliche Regelungen zu Lasten des Befrachters unwirksam sind, während Regelungen, welche die Verpflichtungen des Verfrachters betreffen, erlaubt sind.¹⁵ Die in den RR vorgesehenen Vorschriften sehen nunmehr ein im Grundsatz zweiseitig zwingendes Regelungsregime vor, das – wie zu zeigen ist¹⁶ – in sich differenziert ausfällt.
- 10** Ein weiteres Merkmal der Rotterdam Regeln lässt sich kennzeichnen als Perspektivwechsel von der begrenzten Verfrachter/Befrachter-Perspektive hin zu einer umfassenden Parteien-Perspektive.¹⁷ Dementsprechend sieht nicht nur Art. 7 RR einen grundsätzlich umfassenden persönlichen Anwendungsbereich vor, sondern bezieht gerade auch in die Regelungen zur zwingenden Geltung der Bestimmungen in Art. 79 RR nicht nur den Beförderer, den Absender und den Empfänger, sondern zahlreiche weitere am Seefrachtgeschehen beteiligte Personen ein.
- 11** Die Rotterdam Regeln behandeln nicht isoliert die Seestrecke als Gegenstand ihrer Regelung, sondern verfolgen einen Regelungsansatz, der über die Ordnung der Seestrecke hinaus reicht (sog. maritime plus-

¹² So BGH, TranspR 1992, 106, 108; *Hartenstein* in *Hartenstein/Reuschle* Transport- und Speditionsrecht (2010), 169; *Puttfarcken* Seehandelsrecht (1997), Rn. 243; kritisch *Götz* Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis (1990), 45 ff.; *Tetley* Marine Cargo Claims, 4. Aufl. 2008, Vol. I, 21.

¹³ *Herber* Seehandelsrecht (1999), 308.

¹⁴ *Herber* Seehandelsrecht (1999), 309 ff.

¹⁵ Vgl. Art. 3 (8) HR / HVR und Art. 23 HambR.

¹⁶ Dazu unter IV.

¹⁷ Vgl. *Berlingieri*, Paper at the General Assembly of the AMD, Marakesh 2009, 58 ff.

approach).¹⁸ Insofern beruhen die Rotterdam Regeln auf der Abkehr von einer strikten Seetransport- und der Hinwendung zu einer Handelsgeschäfts-Perspektive.¹⁹ Hierin liegt nicht nur eine grundsätzliche Abweichung von den vorhergehenden Konventionen, sondern anerkanntermaßen zugleich eine der wohl bemerkenswertesten Neuregelungen der Konvention.²⁰ Nach diesem Ansatz fallen Multimodaltransporte unter Einschluss einer Seestrecke in den Anwendungsbereich der Konvention.²¹ Für das Verhältnis von Befrachter und Verfrachter gelten somit die allgemeinen und nach Art. 79 RR grundsätzlich zwingenden Vorschriften der Konvention mit der bedeutenden Ausnahme in Art. 26, nach der ein (begrenztes) Network-System²² für den Bereich der Haftung des Beförderers, Haftungsbeschränkungen und die Klagefristen besteht.²³

III. Grundlegende Regeln zum Anwendungsbereich der RR

Die zwingende Geltung der Rotterdam Regeln und ihrer Ausnahmen besteht im Rahmen des sachlichen Geltungsbereichs der Rotterdam Regeln. Die Rotterdam Regeln brechen auch insofern mit der Tradition des Seehandelsrechts, als nunmehr die Abwicklung von Seefrachtverträgen im Linien- und Nicht-Linienverkehr in den Vordergrund der Vorschriften rückt. Während noch Art. 5 RR in bekannter Weise grundsätzlich bestimmt, dass das Übereinkommen auf die in Art. 1 (1) RR näher definierten Frachtverträge Anwendung findet, sieht Art. 6 RR Ausnahmen von diesem Grundsatz vor, die differenziert nach Verträgen in der Linien- bzw. Nichtlinienbeförderung ausfallen. **12**

Ohne in diesem Rahmen Einzelheiten ansprechen zu können,²⁴ lassen sich die Grundsätze des Anwendungsbereichs der Rotterdam Regeln wie **13**

¹⁸ Vgl. *Hancock* JIML 14 (2008) 484, 489 ff.; *Schelin* Tex. Int'l L.J. 44 (2008/2009) 321, 324 f.; *Diamond* Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2008, 135, 137 ff.; *Sturley* CMI-Yearbook 2007/2008, 254, 256 f.

¹⁹ Treffend von *Ziegler* TranspR 2009, 346, 349, der im Zusammenhang mit den wesentlichen Grundelementen der RR von einer „trade holistic“ perspective spricht.

²⁰ Vgl. *Rasmussen* TranspR 2009, 357, 358 („most innovative aspect“); *Delebeque* CMI-Yearbook 2007/2008, 264, 270 f.

²¹ Art. 1.1. RR.

²² *Hancock* JIML 14 (2008) 484, 490 ff.; *Rasmussen* TranspR 2009, 357, 358 f.

²³ Vgl. Art. 26 insbesondere lit. b.

²⁴ Vgl. eingehend *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis* The Rotterdam Rules – A practical annotation (2009) Art. 6, 6-01 ff.; *Hooper* Tex. Int'l L.J. 44 (2008/2009), 417, 418 ff.

folgt kennzeichnen: Seefrachtverträge über Beförderungen in der Linienbeförderung fallen gem. Art. 6 (1) RR in den Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln. Verträge in der Nicht-Linienbeförderung liegen dagegen gem. Art. 6 (2) RR grundsätzlich außerhalb des Anwendungsbereichs der Konvention. Bei Verwendung von Konnossementen wiederum – auch in der Nicht-Linienbeförderung – ist der Anwendungsbereich der Konvention eröffnet, Art. 6 (2b). Charterverträge und Schiffsraumüberlassungsverträge sollen außerhalb des Anwendungsbereichs der Konvention bleiben, Art. 6 (1a) und (2a) RR. Diese Regelungen zum Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln sind auf den ersten Blick wenig übersichtlich ausgefallen, zumal sie in Art. 7 RR noch um weitere Bestimmungen ergänzt werden, die zum Ausdruck bringen, dass die Regelungen den Schutz des Dritten zum Gegenstand haben, nicht dagegen das Rechtsverhältnis zwischen den ursprünglichen Parteien des Seefrachtvertrages erfassen.

- 14** Die Regelungen sind entstanden vor dem Hintergrund der Diskussion um den konzeptionellen Ansatz der Rotterdam Regeln, bei der sowohl der traditionelle dokumentäre Ansatz als auch die Alternativen eines strikten (fracht-)vertraglichen Ansatzes bzw. der eines strikt handelsbezogenen Ansatzes erwogen wurden. Die differenzierende Bezugnahme auf die Abwicklung des Transportgeschehens im Linien- oder Nicht-Liniendienst verleiht der handelsbezogenen Konzeption der Rotterdam Regeln Ausdruck. Sie steht überdies im systematischen Zusammenhang mit den Erwägungen zu Volumenkontrakten, die – beeinflusst vom US-amerikanischen Recht – ursprünglich als Kontrakte im Linienverkehr konzipiert wurden und als solche nach bestimmten in den Verhandlungen der Rotterdam Regeln diskutierte Fassungen grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der Konvention fallen sollten.²⁵
- 15** Letztlich verabschiedet wurde eine Regelungskonzeption zum Anwendungsbereich, die auf einer komplexen Textfassung beruht, ohne zentrale Neuerungen gegenüber den einfacher lesbaren und handhabbaren Regelungen der HR und HVR zu schaffen. Wie bisher fallen Charterverträge nicht in den Anwendungsbereich der Konvention.²⁶ Umgekehrt soll die Konvention immer dann Anwendung finden, wenn Konnossemente ausgestellt werden, auch im Rahmen von Nicht-Linienbeförderungen.²⁷ Im Ergebnis wird durch Art. 6 RR das aus den HR und den HVR vorbekannte Ergebnis zum Anwendungsbereich erzielt, nunmehr allerdings auf einer textlich

²⁵ Vgl. dazu unter V.

²⁶ Art. 6 (1a) und Art. 6 (2a) RR.

²⁷ Art. 6 (2b) RR.

weitaus komplexeren und insofern weniger klaren Konventionsfassung.²⁸ Der rechtlich erhebliche Unterschied zu den vorbekannten Konventionen liegt darin, dass die (zwingende) Anwendung der Rotterdam Regeln nicht von der Ausstellung eines Konnossements abhängt.

Die Interessen von nicht unmittelbar am Frachtvertrag beteiligten Dritten werden nach den Rotterdam Regeln berücksichtigt, ohne dass es auf das bisher geltende Erfordernis der Innehabung eines Konnossements ankommt. Art. 7 RR regelt explizit diesen erweiterten Anwendungs- und Schutzbereich der Rotterdam Regeln. **16**

Trotz der angestrebten konzeptionellen Neuorientierung verlassen die Rotterdam Regeln nicht vollständig die Regelungsgrundsätze des vorbekannten Konventionsrechts. Der Befrachter genießt weiterhin einen Mindestschutz, der ihm nicht gegen seinen Willen genommen werden kann,²⁹ im Linienverkehr gilt dieser Schutz nunmehr auch ohne die Voraussetzungen einer Konnossementsausstellung. Für Charterpartien wahren die Rotterdam Regeln den Grundsatz der Vertragsfreiheit; die Rechtspraxis hat sich insofern auf keine Änderungen einzustellen. Der Drittschutz von gutgläubigen Konnossementserwerbern wird fortgeführt; insofern bleibt es dabei, dass das Seehandelsrecht die Handelbarkeit des Konnossements weiterhin als Regelungsanliegen begreift. Der Schutz der zwingenden Geltung des Seehandelsrechts gegen Umgehungen etwa durch Rechtswahlklauseln³⁰ und gegen die Abtretung von Ansprüchen aus Güterversicherungen³¹ bleibt ebenfalls erhalten. **17**

IV. Zwingende Geltung der Bestimmungen über Pflichten und Haftung, Art. 79 RR

Art. 79 RR regelt die zwingende Geltung der Konvention in zwei Absätzen mit unterschiedlichen Regelungsgegenständen: Art. 79 (1) RR bestimmt – vorbehaltlich besonderer Regelungen in der Konvention selbst³² –, die **18**

²⁸ Eingehend *Honka* CMI – Athens Conference, October 2008, Manuskript, S. 2 ff.; vgl. a. *von Ziegler* TranspR 2009, 346, 355 mit Hinweis darauf, dass mit der Ausweitung des Anwendungsbereichs auch der Bereich der zwingenden Geltung ausgeweitet worden ist.

²⁹ Dazu näher unter IV.

³⁰ Art. 66, 67 RR; vgl. noch unter IV.

³¹ Art. 79 (1c) RR.

³² Dies sind insbesondere die in Art. 56 RR geregelten Befugnisse zur Abweichung von Konventionsvorschriften.

Unwirksamkeit vertraglicher Regelungen, welche die Verfrachter-Pflichten bzw. -Haftungsregeln ausschließen oder beschränken. Art. 79 (2) RR betrifft die Befrachter-Pflichten und sieht vor, dass jede vertragliche Abweichung von den Befrachter bezogenen Pflichten- und Haftungsregeln nichtig ist. Hingegen sind Vertragsklauseln, welche die Pflichten und Haftung des Verfrachters erweitern, gem. Art. 79 (1) RR zulässig.

- 19** Die Nichtigkeitsanordnung in Art. 79 (1) RR bezieht sich allein auf die Verpflichtungen des Verfrachters bzw. die der maritimen ausführenden Partei und sieht damit eine Erweiterung des zwingenden Regelungsbereichs der Rotterdam Regeln im Vergleich zu den HVR vor. Die HVR hatten überdies die Vorschriften über den Verlust oder die Beschädigung von Ladung als Bezugspunkt für die zwingende Geltungsanordnung bestimmt. In den Rotterdam Regeln werden nunmehr grundsätzlich sämtliche Verpflichtungen des Verfrachters erfasst. Mit der Formulierung, dass jede direkt oder indirekt abweichende „Bestimmung“ („terms“) von der Nichtigkeitsanordnung betroffen ist, stellen die Rotterdam Regeln klar, dass es auf die technische Gestaltung der abweichenden Regelung nicht ankommt und somit die Unwirksamkeitsanordnung nicht von der Art der von den RR abweichenden Regelung abhängt, sondern eben jede Bestimmung betrifft.³³
- 20** Für Gerichtsstandsvereinbarungen sieht Art. 66 RR eine gesonderte Regelung vor.³⁴ Durch Art. 79 (1c) RR wird die zwingende Geltungsanordnung dahingehend erweitert, dass die Abtretung von Versicherungsansprüchen an den Verfrachter ebenfalls nichtig ist. Die Regelung entspricht den HVR,³⁵ bezieht sich nunmehr aber erweiternd auch auf Abtretung von Versicherungsansprüchen an die in Art. 18 RR genannten Bediensteten des Verfrachters oder an die ausführende Partei.³⁶
- 21** Art. 79 (2) RR findet keine Parallele in den vorhergehenden Konventionen. Sie ist die zentrale Vorschrift, mit der das von den Rotterdam Regeln eingeführte zweiseitig-zwingende Regelungssystem etabliert wird, mit dem auch die Konventionspflichten für den Absender, den Empfänger und die weiteren in Art. 79 (2) RR genannten Personen zwingend gestellt werden. Die Regelung geht sogar – wie aus dem Unterschied des Wortlauts von Art. 79 (1) und 79 (2) RR ersichtlich ist – so weit, für die Pflichten des

³³ Vgl. *Treitel Carver on Bills of Lading*, 2005, para 9-196.

³⁴ Dazu *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis The Rotterdam Rules – A practical annotation*, 2009, Art. 66, 67.

³⁵ Art. III.8 HVR.

³⁶ Dazu *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis The Rotterdam Rules – A practical annotation*, 2009, Art. 79-04.

Verfrachters eine Erweiterung durch Vertrag zu ermöglichen, die nämliche Möglichkeit aber nicht für die Pflichten des Befrachters zu eröffnen. Die innere Rechtfertigung dieser asymmetrischen zwingenden Geltungsanordnung erschließt sich dem Normanwender nicht ohne weiteres.³⁷ Es bleibt abzuwarten, ob sich diese ausnahmslose Zementierung der Verpflichtungen des Befrachters – und entsprechendes gilt für den Empfänger und die weiteren in Art. 79 (2) RR genannten Personen – in allen Situationen bewähren wird. Mit der Erwägung, beide Vertragsparteien gleich behandeln zu wollen, lässt sich die Regelung jedenfalls nicht rechtfertigen, da die Pflichten des Verfrachters nach Art. 79 (1) RR gerade vertraglich erweitert werden können.

V. Sonderregeln für Volumenverträge, Art. 80 RR

Die neue Regelung für Mengenverträge erfordert die größte Aufmerksamkeit unter dem Aspekt der zwingenden Geltung des Seehandelsrechts der RR, ermöglicht der Abschluss eines Mengenvertrages nach Maßgabe des Art. 80 RR doch eine weitgehende³⁸ Änderung des Pflichten- und Haftungsregimes für Seefrachtverträge, wenn geregelt wird, dass „ungeachtet des Artikels 79“ und damit grundsätzlich ohne jede Einschränkung³⁹ im Mengenvertrag „mehr oder weniger Rechte und Pflichten sowie eine weitergehende oder geringere Haftung“ bestimmt werden können. Diese konzeptionelle Neuerung⁴⁰ und ihre Hintergründe beruhen auf bestimmten Leitvorstellungen des Konventionsgebers (dazu unter 1.) und schafft in der Praxis des Exportgeschäfts eine ordnungspolitisch geprägte Neubewertung der Regelungssituation (dazu unter 2.), durch die der Mengenvertrag erhebliche praktische Bedeutung erlangen kann (dazu unter 3.). Die Wirksamkeit des Mengenvertrages ist nach den RR an die in Art. 80 geregelten Voraussetzungen gebunden, deren Anwendung und Auslegung den praktischen Bedürfnissen genügt (dazu unter 4.).

³⁷ Kritisch auch Dazu *Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis* The Rotterdam Rules – A practical annotation, 2009, Art. 79-05.

³⁸ Zu den auch in Volumenverträgen nicht abdingbaren Regeln (sog. super-mandatory rules) vgl. unter V 4. a.E.

³⁹ Vgl. aber Art. 80 (4); dazu sogleich unter V. 4. a.E.

⁴⁰ Zum Mengenvertrag nach geltendem Recht aus der Sicht des deutschen Rechts vgl. *Laudien* Der Mengenvertrag im deutschen Recht (1992).

1. Hintergründe und Leitvorstellungen der Neuregelung

- 23 Fragt man nach den Hintergründen für die Zulassung des privatautonom geordneten Volumenkontraktes im Seehandelsrecht, so treten drei Aspekte in den Vordergrund: Die Neujustierung des Verhältnisses von Vertragsgerechtigkeit und Wirtschaftlichkeit im Bereich des Seefrachtrechts, die Herausforderungen und Erwartungen der Wirtschaftspraxis an ein globales supply chain-Management sowie die im US-amerikanischen Seerecht gewonnenen Erfahrungen mit Volumenkontrakten.
- 24 Die Erfahrungen in den USA haben die US-amerikanische Verhandlungsdelegation beflügelt, eine Volumenkontraktregelung für die RR vorzuschlagen.⁴¹ Diese für die verschiedenen Entwicklungsschritte von Volumenkontrakten seit ihrer Einführung als Ocean Liner Service Agreements (OLSA) in den Shipping Act 1984 eingehend untersuchten und bestätigten Erfahrungen⁴² haben im Kern zwei Erkenntnisse gefördert: Erstens misst die Wirtschaftspraxis OLSA-Volumenkontrakten eine erhebliche und positive Bedeutung bei. Zweitens können über diese Kontrakte signifikante wirtschaftliche Vorteile für die beteiligten Unternehmen generiert werden, die nicht nur mit einer entsprechenden Frachtratenpraxis der Verfrachter, sondern nicht zuletzt auch mit der veränderten Lagerhaltungspraxis und der damit reduzierten Kosten auf Seiten der Befrachter zu tun haben.⁴³
- 25 Im Verlauf der Verhandlungen der RR wurde dieser Vorschlag aufgegriffen, eingehend diskutiert und unter inhaltlichen Änderungen schließlich als Art. 80 in den Konventionstext aufgenommen. Volumenkontrakte wurden als das effizienteste Instrument angesehen, um den Erfordernissen eines globalen supply chain management gerecht zu werden. Die Durchführung nahtloser Transporte aus den Ländern der Roh- und Halbfertigprodukte, die Gewährleistung eines andauernden und zuverlässigen Lieferprozesses an den Ort der Endfabrikation bzw. der Zwischenhändler und die zuverlässige Zurverfügungstellung an den Endverkäufer kann über effizient dimensionierte und flexibel an die jeweilige Absatzlage angepasste Lieferkontrakte in Gestalt eines Volumenkontraktes effizienter abgewickelt werden als mit

⁴¹ Siehe „Proposal by the United States of America, Ocean liner service agreements“, UN Doc A/CN.9/WG.III/WP.34, paras. 18-29, at pp. 6-9; dazu Carlson *Tex.Int'l.J.* 274 (2008/2009) 269, 274 ff.

⁴² Dazu zusammenfassend *Mukherjee/Bal JMLC* 40 (2009), 579, 583 ff.

⁴³ Vgl. US Federal Maritime Commission, Section 18 Report on the Shipping Act of 1984 (1989), 130; näher *Bailey The Economic Journal* 96, No. 381 (1986), 15; *Stewart/Inaba Agribusiness* 19 (2003), 462.

den Instrumenten des herkömmlichen Stückgutfrachtvertrages.⁴⁴ Eben dies bringen die einleitenden Bemerkungen in der Präambel der Resolution zur Annahme der Rotterdam Regeln durch die Generalversammlung der Vereinten Nationen zum Ausdruck, wenn es heißt: „... überzeugt, dass die Annahme einheitlicher Regeln für internationale Verträge über die Beförderung ganz oder teilweise auf See die Rechtssicherheit fördert, die Effizienz der internationalen Güterbeförderung verbessert und neue Zugangschancen für bisher ferne Parteien und Märkte eröffnet und damit bei der Förderung von Handel und Wirtschaft im Inland wie auch weltweit eine grundlegende Rolle spielt; ...“.⁴⁵

Mit den Rotterdam Regeln erfolgt eine Neujustierung des Verhältnisses von Vertragsgerechtigkeit und Wirtschaftlichkeit im Bereich des Seefrachtrechts, indem die ausnahmslos strikte Regulierung des Seefrachtrechts durch zwingendes Recht aufgegeben und zu Gunsten einer Regelung aufgegeben wird, die nach den in den USA gesammelten Erfahrungen und ausweislich der vorerwähnten Textfassung der Konvention gemäß der Resolution der Generalversammlung der Vereinten Nationen eine wirtschaftlichere und sachgerechtere Regelung für den globalen Güterhandel. **26**

Diese Hintergründe offenbaren insgesamt eine in den Rotterdam Regeln zum Ausdruck kommende veränderte Leitvorstellung der Vereinten Nationen für die Ordnung des Seehandelsrechts. Das Verständnis strikter Dichotomie von Befrachter- und Verfrachterinteressen wird abgelöst durch ein Modell erwünschter und ermöglichter Kooperation der Parteien des Handelsgeschehens, das schon in Vergangenheit insbesondere im Internationalen Kaufrecht anerkannt war und nunmehr auch im Seefrachtrecht eingeführt werden soll. Im Zuge der Dekolonialisierung und der damit gewonnenen staatlichen Unabhängigkeit und der neu entstehenden Wirtschaftskraft autonomer Staaten und der in ihnen tätigen Unternehmen erweist sich nicht nur die hergebrachte Unterscheidung von Befrachter- und Verfrachter-Staaten zunehmend als Zerrbild; der notwendige Schutz von Befrachterinteressen durch einen verbindlichen Mindeststandard zum Ausgleich einer vertraglichen Imparität hat ebenfalls seine Überzeugungskraft eingebüßt. Die Erkenntnisse dieser Umbrüche und Entwicklungen im internationalen Handelsverkehr hat den Boden bereitet für eine mit den HambR angebahnte und nunmehr durch die RR weiter entwickelte Leitvorstellung eines auf Vertragsautonomie setzenden Regelungsmodells. **27**

⁴⁴ Dazu eingehend *Mukherjee/Bal* JMLC 40 (2009), 579, 582, 583.

⁴⁵ Resolution adopted by the General Assembly on the Report of the Sixth Committee (A/63/438), UN Doc. A/RES/63/122.

2. Ordnungspolitische Bedeutung

- 28 Dadurch, dass die Rotterdam Regeln das tradierte Konzept des zwingenden Mindesthaftungsschutzes zu Gunsten des Befrachters aufgeben, räumen sie den Parteien des Volumenvertrages mehr Eigenverantwortung für die sachgerechte Ordnung der zwischen ihnen bestehenden Vertragsbeziehungen ein. Damit kommt in den Rotterdam Regeln die ordnungspolitische Dimension eines Liberalisierungsansatzes zum Ausdruck, die auf einer doppelten Überzeugung beruht: Die Überzeugung von der tatsächlich vorhandenen und realisierbaren Fähigkeit der Seefrachtvertragsparteien zur autonom verantworteten sachgerechten Gestaltung von Volumenkontrakten und die Erkenntnis damit erzielbarer ökonomischer Vorteile. Letztere sollen den Seefrachtvertragsparteien einen Anreiz geben, Volumenkontrakte in weitgehend eigener Verantwortung zu schließen.
- 29 Indem die Rotterdam Regeln die Parteien des Seefrachtvertrages für befähigt und in der Lage halten, Regeln über Rechte, Pflichten und Haftung um Seefrachtvertrag autonom zu treffen, schafft die Konvention ein neues Leitbild für die seefrachtrechtliche Rechtsordnung. Mit ihm wird nicht auf eine ordnende Kraft heteronom gesetzter konventionsrechtlicher Vertragsregeln a limine verzichtet.⁴⁶ Die konventionsrechtlichen Regeln gelten nach Art. 80 RR immer dann, wenn sich die Parteien nicht auf abweichende vertragliche Regeln im Volumenkontrakt verständigen. Die konventionsrechtlichen Vorschriften haben insofern den Charakter einer gesetzlichen Regelung, von der abzuweichen die Parteien von Volumenverträgen nach Maßgabe des Art. 80 RR befugt sind. Die Vorschriften der Rotterdam Regeln über Rechte, Pflichten und Haftung der Seefrachtvertragsparteien stellen nicht mehr einschränkungslos zwingendes, sondern dispositives Konventionsrecht dar.
- 30 Die von den Parteien des Seefrachtvertrages autonom vereinbarten Vertragsregeln schaffen keinen inhaltlich notwendigen Ordnungsrahmen wesentlicher Inhalte des Seefrachtvertrages, sondern einen Regelungsrahmen, der an die Stelle des regelhaft geltenden Gesetzesrechts treten kann, wenn die Parteien dies im Einzelfall für einen Volumenkontrakt vereinbaren. Die Rotterdam Regeln gelten somit als heteronom gesetzte Standardordnung, sofern die Parteien eines Volumenkontraktes diese nicht nach Maßgabe des Art. 80 RR außer Kraft setzen.

⁴⁶ In diesem Zusammenhang ist darauf hingewiesen worden, dass in den Verhandlungen der RR nie daran gedacht wurde, den Grundsatz der Vertragsfreiheit unkonditioniert einzuführen; vgl. *Honka*, CMI-Colloquium on the RR – September 2009, Manuskript S. 7.

Damit hat es jede Partei selbst in Hand, auf dem RR-Standard zu bestehen, indem abweichende Regelungen nicht konsentiert werden, oder aber auf ein aus ihrer autonomen Sicht konsensfähiges Angebot des Vertragspartners für einen Volumenkontrakt einzugehen. Mit diesem Konzept eines automatisch geltenden, für Volumenkontrakte aber dispositiven Konventionsrechts begegnen die Rotterdam Regeln den dagegen geäußerten Bedenken, eine Partei des Seefrachtvertrages könne der anderen ihre Bedingungen aufzwingen.⁴⁷ Unter den Funktionsbedingungen effektiver Seeverkehrsmärkte im Linien- oder im Nicht-Liniendienst stellen die Rotterdam Regeln insofern Regelungsstandards auf, auf die jede Vertragspartei jederzeit zurückgreifen kann. **31**

Zugleich wollen die Rotterdam Regeln mit der Zulassung des Volumenkontraktes einen ordnungspolitisch motivierten Neuanfang im Recht des Seefrachtvertrages einführen, der in Ansehung der erzielbaren wirtschaftlichen Vorteile für beide Vertragsparteien einen wirtschaftlichen Anreiz schaffen kann, ihr Interesse an der Beförderungsleistung über einen individuell verhandelten Volumenkontrakt zu verwirklichen. Die Vertragsparteien sollen in die Lage versetzt werden, durch die Vereinbarung im Volumenvertrag die Rechte-, Pflichten- und Haftungsregeln in für die Parteien ökonomisch vorteilhafter Weise zu regeln.⁴⁸ **32**

3. Wirtschaftliche Bedeutung

Die wirtschaftliche Bedeutung des Volumenvertrages lässt sich derzeit noch nicht exakt abschätzen. Erst die Praxis nach Inkrafttreten der Rotterdam Regeln wird zeigen, ob die in den USA gesammelten positiven Erfahrungen mit den OLSA-Volumenkontrakten⁴⁹ mit den von den Rotterdam Regeln erfassten Mengenverträgen bestätigt werden können. Gegenteilige Annahmen sind aus heutiger Sicht allerdings nicht begründet. Im Gegenteil: Die wirtschaftliche Bedeutung des Volumenkontraktes unter den RR dürfte im Vergleich mit der Regelung in den USA noch gesteigert ausfallen, da gem. Art. 6 (2) RR auch Verträge im Nicht-Linienverkehr durch Volumenkontrakt frei gestaltet werden können, wenn Konnossemente ausgestellt werden. **33**

Die größte wirtschaftliche Bedeutung dürften Volumenkontrakten in drei Bereichen internationaler Exportgeschäfte zukommen: (1) Sog. farming **34**

⁴⁷ Vgl. *Schelin* Tex. Int'l L.J. 44 (2008/2009), 321, 325 f.

⁴⁸ Dazu sogleich unter V. 3.

⁴⁹ Vgl. unter V 1.

out-Exportgeschäfte, bei denen Lieferverträge zwischen einem Exporteur in einem Niedriglohnland und Importeuren im Hochlohnland mit Empfängern in ganz unterschiedlichen Wirtschaftsräumen des Händlers im Land für den Endvertrieb; (2) Exportgeschäfte auf der Basis von C- oder D-Geschäften und (3) Rohstoffliefergeschäfte.

- 35** Bei den farming out-Geschäften wird der Exportkaufvertrag regelmäßig unter FOB-Bedingungen geschlossen. Der Frachtvertrag wird dann zwischen dem Verfrachter und der zentralen Einkaufsabteilung des Produktionsunternehmens im Hochlohnland geschlossen, der im Namen des lokalen Produktionsunternehmens im Niedriglohnland auftritt. Befrachter unter dem Konnossement wird in diesen Fällen regelmäßig der Hersteller der Güter im Niedriglohnland sein. Empfänger wird der lokale Vertriebspartner im Absatzland. Der Volumenkontrakt ist für solche Geschäfte ein geeigneter Regelungsrahmen, weil der Exporteur aus dem Niedriglohnland über einen längeren Zeitraum gestaffelte Liefermengen für bestimmte Zielmärkte abrufen wird, die dann in einem bestimmten Lieferrhythmus an die verschiedenen Destinationen verschifft werden. Die Gestaltungsfreiheit im Volumenkontrakt wird von den Parteien des Exportgeschäfts benötigt, um die Verträge auf die konkreten Pflichten- und Haftungsbedürfnisse zuzuschneiden. Der Verfrachter kann dabei umfangreiche Logistikaufgaben und nicht zuletzt auch Lagerhaltungsaufgaben für den Verkäufer übernehmen.
- 36** Solche Verträge können auf der Ebene des Seehandelsvertrages einerseits als Charter-Verträge gestaltet werden, namentlich als „slot-charter“ und eröffnen dann umfangreiche Gestaltungsfreiheit. Sie können nach den RR aber auch als Volumenkontrakt konzipiert werden. Der FOB-Verkäufer, der im Konnossement als „documentary shipper“ benannt wird, ist dann zwar nicht originäre Vertragspartei des Seefrachtvertrages; gem. Art. 7 RR würden die RR aber anwendbar sein sowohl zwischen dem Verfrachter und jedem Inhaber des Konnossements mit Ausnahme des Empfängers, zu dessen Gunsten der Seefrachtvertrag von der zentralen Einkaufsabteilung geschlossen wurde.⁵⁰ Da der Käufer in diesen Fallgestaltungen das Transportrisiko trägt, hat er ein Interesse, durch Regelungen im Volumenkontrakt für ihn sachgerecht erscheinenden Pflichten- und Haftungsregeln für jeden einzelnen Transport zu vereinbaren. In Abhängigkeit von der Volumengröße wird der Käufer auch die wirtschaftliche Stärke gegenüber dem Verfrachter haben, entsprechende Regelungen durchzusetzen.

⁵⁰ So Mukherjee/Bal JMLC 40 (2009), 579, 593 f.

In Rohstoffliefergeschäften stellen sich regelmäßig keine speziellen logistischen Anforderungen; sie werden als port-to-port-Verträge geschlossen und eröffnen für die Parteien des Seefrachtvertrages mannigfaltige Möglichkeiten, den Vertrag auf die jeweiligen Bedürfnisse hin abzustimmen. Die Anwendbarkeit der Rotterdam Regeln wird in den typischen Fällen der Verabredung eines FOB-Liefergeschäfts auch dann gegeben sein, wenn der FOB-Verkäufer als Befrachter im Konnossement fungiert, damit dieser die Akkreditivzahlung durch die Käufer-Bank steuern kann. Über Art. 7 RR finden wiederum die RR und damit auch die Regelung über Volumenverträge in Bezug auf das Konnossement Anwendung, sofern es sich in den Händen des FOB-Verkäufers/Befrachters, der Bank oder eines anderen Inhabers mit Ausnahme des FOB-Käufers befindet.⁵¹ **37**

Exportgeschäfte auf der Basis von C- oder D-Incoterms-Klauseln betreffen typischerweise die Lieferung von Fertig- oder Halbfertigprodukten von Herstellern mit zahlreichen, weltweit nachfragenden Abnehmern. Der Exporteur wünscht in diesen Fällen einen Abschluss von Volumenverträgen, um seine variierenden Transportbedürfnisse nach Inhalt, Umfang und Destination an die jeweiligen Bedürfnisse auf der Basis rahmenvertraglich vereinbarter Konditionen abwickeln zu können. An einer möglichst freien inhaltlichen Gestaltung des Volumenvertrages ist er nicht interessiert, da er nach den Incoterms verpflichtet ist, unter „usual terms“ abzuschließen.⁵² **38**

4. Rechtliche Wirksamkeitsvoraussetzungen

Die Sonderregelung des Art. 80 RR baut auf der Definitionsnorm des Art. 1 RR auf, die den Volumenvertrag als Unterfall des Frachtvertrages definiert. Daraus ergibt sich, dass ein Volumenvertrag nur gegeben ist, wenn die allgemeinen Anwendungsvoraussetzungen für Frachtverträge im Sinne des Art. 1 RR vorliegen. Diese verlangen eine Beförderungen zur See, lassen aber im Rahmen des maritime-plus-Konzepts von Art. (1) RR die Einbeziehung anderer Transportmodalitäten zu. Ebenso ist zu beachten, dass die Volumenvertragsregel des Art. 80 RR nur dann zur Anwendung kommt, wenn der von den Artikeln 5 – 7 RR gestaltete Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln eröffnet ist.⁵³ **39**

Art. 1 Ziff. 2 RR macht das Vorliegen eines Volumenvertrages davon abhängig, dass folgende Voraussetzungen erfüllt sind: (1) Es muss eine **40**

⁵¹ So *Mukherjee/Bal* JMLC 40 (2009), 579, 591 f.

⁵² Vgl. *Paschke/Kim* in *Paschke/Graf/Olbrisch* (Hrsg.) *Hamburger Handbuch des Exportrechts* (2009) Abschnitt 4 Rn. 42 ff.

⁵³ Dazu unter IV.

bestimmte Menge von Gütern befördert werden, dies (2) in einer Reihe von Sendungen und (3) innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Die nämliche Regelung sieht ergänzend vor, dass bei der Spezifikation der Menge sowohl eine Mindestmenge, eine Höchstmenge als auch ein bestimmter Mengenbereich angegeben werden kann.

- 41 Die Definition bietet der Rechtspraxis trotz der Unschärfe⁵⁴ der einzelnen Merkmale für den Regelfall hinreichende Exaktheit, um den Anwendungsbereich der Volumenkontraktregelung rechtssicher anwenden zu können. Dabei wird deutlich, dass ohne die Angaben einer bestimmten Gütermenge ein Volumenkontrakt nicht wirksam vereinbart werden kann. Nähere Anforderungen an die notwendige Reihe von Sendungen sind nicht vorgesehen, so dass diese nicht notwendig konsekutiv sein müssen. Der verpflichtend zu vereinbarenden Zeitraum für die Beförderung ist nicht näher ausgeführt, so dass insofern keine Beschränkungen zu beachten sind. Letztlich könnten somit unter den grundlegenden Gesichtspunkten der Begrifflichkeit auch solche Verträge als Volumenkontakte angesehen werden, bei denen zwei Container an zwei Tagen abzufahren sind. Sofern geltend gemacht wird, dass zweifelhaft sein mag, ob solche Verträge einer Kontrolle nach Art. 79 RR standhalten,⁵⁵ ist anzumerken, dass Art. 80 RR gerade eine Ausnahme von den zwingenden Regeln des Art. 79 RR gestattet; deswegen besteht letztlich kein Spielraum für eine Inhaltskontrolle von Volumenverträgen nach Art. 79.
- 42 Nach Art. 80 (2) RR kann ein Volumenkontrakt nur dann bindende Abweichungen vom Konventionsrecht vorsehen, wenn vier kumulativ zu erfüllende Voraussetzungen erfüllt sind. Diese Voraussetzungen sind nicht durchweg präzise formuliert und deshalb ist zu erwarten, dass sich die rechtliche Diskussion auf diese Tatbestandsvoraussetzungen konzentrieren wird, wenn die RR einmal in Kraft getreten sein werden.
- 43 Zunächst muss im Mengenvertrag ein deutlich erkennbarer Vermerk enthalten sein, aus dem hervorgeht, dass der Mengenvertrag von den Rotterdam Regeln abweicht, Art. 80 (2a) RR. Da es nicht nur auf die Erkennbarkeit, sondern sogar auf eine deutliche Erkennbarkeit („prominent“) ankommt, schieben die Rotterdam Regeln allen Versuchen einen Riegel vor, den abweichenden Inhalt im Volumenkontrakt drucktechnisch zu verschleiern. Art. 80 (2a) RR dürfte im Gegenteil nur erfüllt sein, wenn eine druck-

⁵⁴ Dazu Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis *The Rotterdam Rules – A practical annotation*, 2009, Art. 80-01.

⁵⁵ So Honka, CMI-Colloquium on the RR – September 2009, Manuskript S. 14.

technisch hervorstechende Klausel im Vertrag zum Ausdruck bringt, dass eine Abweichung vorliegt.

Art. 80 (2b) RR verlangt weiterhin ein alternatives („oder“) Anforderungselement: Der Mengenvertrag muss individuell ausgehandeltem oder deutlich erkennbar die Abschnitte bezeichnen, in denen Abweichungen enthalten sind. Das Vorliegen individuell ausgehandelter Vertragsinhalte dürfte noch Anlass zu Rechtstreitigkeiten geben, weil nicht klar ist, ob es allein darauf ankommt, dass verhandelt wird, oder die Verhandlungen ein von den Ursprungsvorstellungen zumindest einer Vertragsparteien abweichendes Verhandlungsergebnis erbracht haben müssen.⁵⁶ Für eine solche ergebnisbezogene Interpretation findet sich im Wortlaut der Regelung allerdings kein tragfähiger Anhaltspunkt. **44**

Eine höchst beachtliche Einschränkung der Vertragsfreiheit unter Volumenkontrakten sieht Art. 80 (2c) RR vor. Das darin vorgesehene Erfordernis, dem Befrachter die Gelegenheit geben zu müssen, einen Frachtvertrag nach den Bedingungen der Rotterdam Regeln abzuschließen, wird im Ergebnis darauf hinauslaufen, dass der Verfrachter dem Befrachter zwei Frachtraten anbieten muss: eine RR-Rate und eine Mengenvertrags-Rate. Ohne eine Ratenangabe wird nicht angenommen werden können, dass dem Befrachter ein „Gelegenheit“ zum alternativen Vertragsschluss geboten wird.⁵⁷ **45**

Die vierte (negative) Voraussetzung nach Art. 80 (2d) RR besteht darin, dass die Abweichung von den Rotterdam Regeln im Mengenvertrag nicht durch Bezugnahme auf eine andere Urkunde und auch nicht durch Regelungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen erfolgen darf. Das Verbot der Regelungen durch Allgemeine Geschäftsbedingungen wird eine Reihe von Auslegungsfragen zu den Anforderungen des Art. 80 (2b) RR beseitigen. Für den Befrachter ist dies ein beachtlicher Schutz vor einseitig vom Verfrachter formulierten Bedingungen. **46**

Das Bezugnahmeverbot wird durch Art. 80 (3) RR gemildert. Zwar können die in dieser Vorschrift genannten Schriftstücke nicht selbst als Mengenvertrag angesehen werden; die Rotterdam Regeln erlauben aber den Vertragsparteien, auf die genannten Schriftstücke zur Vereinfachung des Vertragsschlusses zurückzugreifen. **47**

⁵⁶ Vgl. die Parallelproblematik im deutschen Recht der Allgemeinen Geschäftsbedingungen zum Verständnis des Begriffs der im Einzelnen ausgehandelten Vertragsbedingungen im Sinne des § 305 Abs. 1 Satz 3 BGB; dazu z.B. BGH NJW 1992, 2760.

⁵⁷ Vgl. *Honka*, CMI-Colloquium on the RR – September 2009, Manuskript S. 15.

- 48** Art. 80 (4) RR betrifft das Phänomen der sog. super-mandatory rules. Dabei handelt es sich um solche Vorschriften der Rotterdam Regeln, die auch im Rahmen von Volumenkontrakten nicht geändert oder abbedungen werden können. Sie betreffen ausweislich des Wortlauts der Vorschrift je zwei Bestimmungen, die den Befrachter und den Verfrachter betreffen.⁵⁸
- 49** Schließlich regelt Art. 80 (5) RR die personelle Reichweite der Mengenvertragsregeln und knüpft die Drittwirkungen der Vereinbarungen über die Person des Absenders hinaus an die in ihr enthaltenen Informations- und Zustimmungsvoraussetzungen.

VI. Schlussbemerkung

- 50** Die Rotterdam Regeln schaffen mit den Regeln zur zwingenden Geltung des Konventionsrechts eine neu geordnete Grundlage für das internationale Seefrachtrecht. Den Parteien des Seefrachtvertrages wird sowohl ein nach wie vor für unablässig gehaltener Mindestschutz geboten, ihnen wird in Gestalt des Mengenvertrages aber auch die nach Art. 80 RR konditionierte und limitierte Möglichkeit gegeben, von den Bestimmungen der RR abweichende Vertragsregeln zu vereinbaren. Damit eröffnen die RR die Möglichkeit, wirtschaftliche Vorteile durch geschickte Vertragsgestaltung zu generieren, die letztlich den Rotterdam Regeln zum internationalen Durchbruch verhelfen sollte und sie als die modernste und interessengerechteste Regelung des internationalen Seefrachtvertragsrechts für die Bedürfnisse des Seefrachtgeschäfts im 21. Jahrhundert ausweist.

⁵⁸ Vgl. Art. 14 (a) und (b) RR betreffend die Rechte und Pflichten hinsichtlich der Seetüchtigkeit und Art. 61 RR einerseits sowie Art. 29 und 32 RR andererseits; dazu *Schelin* *Tex. Int'l L.J.* 44 (2008/2009) 321, 325.

Das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu anderen völkerrechtlichen Übereinkommen

Rechtsanwalt Dr. Klaus Ramming¹

Diplom-Wirtschaftsingenieur für Seeverkehr

Gegenstand des „Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“² (Rotterdam Regeln) sind, wie sich bereits aus dem Titel des Übereinkommens ergibt, in erster Linie Beförderungen zur See sowie darüber hinaus Beförderungen, bei denen die Güter vor bzw. nach der Seebeförderung über Land transportiert werden (Art. 1 Nr. 1). In diesem Zusammenhang befassen sich die Rotterdam Regeln insbesondere auch mit der Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung des Gutes sowie für Verspätungen (siehe Art. 17 bis 23, Art. 59 bis 61 [Haftungsbeschränkung], Art. 62 bis 65 [Fristen]). Hier sind Überschneidungen mit anderen völkerrechtlichen Übereinkommen möglich, die in diesen Fällen gleichermaßen Geltung beanspruchen. Beförderungen zur See unterliegen heute vielfach den Haager Regeln,³ ggf. in der Fassung des Visby Protokolls⁴ und des Protokolls von 1979⁵ oder den Hamburg Regeln⁶ (unten Rn 14–22) Multimodale Beförderungen, die eine Seeteilstrecke umfassen, können nicht nur unter die Rotterdam Regeln, sondern unter bestimmten Umständen ebenso unter das MontrealÜ⁷ bzw. das WarschauAbk⁸ und das Guadalajara-

¹ Lebuhn & Puchta, Hamburg.

² Englischer Wortlaut etwa in TranspR 2009, 372; nichtamtliche deutsche Übersetzung unter http://www.transportrecht.org/dokumente/RotterdamRegeln_dt_Rohuebersetzung_20090429.pdf.

³ Internationales Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (RGBl. 1939 II S. 1049).

⁴ Protokoll vom 23. Februar 1968 zur Änderung des internationalen Übereinkommens von 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (wiedergegeben etwa bei *Rabe*, Seehandelsrecht, 4. Auflage 2000, Anhang II zu § 663 b).

⁵ Protokoll vom 21. Dezember 1979 zur Änderung des Internationalen Übereinkommens vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über Konnossemente in der Fassung des Protokolls vom 23. Februar 1968.

⁶ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 31. März 1978 über die Beförderung von Gütern auf See (wiedergegeben etwa bei *Rabe* [Fn 4] Anhang IV zu § 663 b).

⁷ Übereinkommen vom 28. Mai 1999 zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 2004 II S. 458).

ZAbk,⁹ die CMR¹⁰ bzw. die CIM 1999¹¹ fallen (unten Rn 40–64). Schließlich können sich im Hinblick auf die in den Rotterdam Regeln angeordnete Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung des Gutes Überschneidungen mit anderen völkerrechtlichen Übereinkommen ergeben, die sich ebenfalls mit Fragen der Haftung befassen. Dies betrifft insbesondere das ZusÜSee¹² bzw. das ZusÜBin¹³ (unten Rn 101–105) sowie Nuklearschäden (unten Rn 106). Eine Rolle spielen in diesem Zusammenhang schließlich völkerrechtliche Übereinkommen, die sich mit einer Beschränkung der Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis der am Schiffsbetrieb beteiligten Personen befassen (unten Rn 107–109). Namentlich geht es hier um das HBÜ 1976,¹⁴ das für Deutschland und eine Reihe weiterer Staaten in der Fassung des Protokolls von 1996¹⁵ gilt. In manchen Staaten ist auch noch das HBÜ 1957¹⁶ in Kraft.

⁸ Abkommen vom 12. Oktober 1929 zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (RGBl. 1933 II S. 1039) in der Fassung des Protokolls von 28. September 1955 (BGBl. 1958 II S. 291).

⁹ Zusatzabkommen vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (BGBl. 1963 II S. 1159).

¹⁰ Übereinkommen vom 19. Mai 1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) (BGBl. 1961 II S. 1119).

¹¹ Einheitliche Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern (CIM), Anh. B zum Übereinkommen vom 9. Mai 1980 über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF) (BGBl. 1985 II S. 130) in der Fassung des Protokolls vom 3. Juni 1999 (BGBl. 2002 II S. 2140, 2142, 2221).

¹² Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen (RGBl. 1913 S. 49, 89).

¹³ Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen (BGBl. 1972 II S. 1005).

¹⁴ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

¹⁵ Protokoll vom 2. Mai 1996 zur Änderung des Übereinkommens 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 2000 II S. 790) – siehe *Czerwenka* TranspR 2004, 212.

¹⁶ Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen; wiedergegeben etwa bei *Schaps/Abraham* (Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Seehandelsrecht, Erster und Zweiter Teil, 4. Auflage 1978) Anh I § 487 d.

I. Die Kollision völkerrechtlich vereinheitlichter Normen

1. Art. 30 VertragsÜ

Mit dem Fall, dass zwei völkerrechtliche Übereinkommen nebeneinander Geltung beanspruchen, befasst sich Art. 30 VertragsÜ.¹⁷ Die Regelungen betreffen die völkerrechtlichen Pflichten der Vertragsstaaten im Verhältnis zu anderen Staaten, die ebenfalls Vertragsstaaten der betreffenden Übereinkommen (oder nur eines von ihnen) sind. Allerdings hilft Art. 30 VertragsÜ bei privatrechtsvereinheitlichenden Übereinkommen und der Anwendung der vereinheitlichten Vorschriften nicht so recht weiter. Es geht nicht um eine Heranziehung von Übereinkommen im Verhältnis zu anderen Staaten. Vielmehr wendet ein Staat die (international vereinheitlichten) Vorschriften seiner Rechtsordnung auf Privatpersonen an. Deren Staatsangehörigkeit bzw. im Falle von Schiffen deren Staatszugehörigkeit ist dabei normalerweise ohne Bedeutung (siehe Art. 5 Abs. 2 Rotterdam Regeln, Art. 10 Abs. 1 a. E. Haag-Visby Regeln, Art. 2 Abs. 2 Hamburg Regeln, Art. 2 Abs. 3 CMNI, Art. 1 Abs. 1 S. 2 CMR, Art. 1 § 1 S. 2 CIM 1999). Wendet ein Staat seine privatrechtlichen Vorschriften auf Angehörige eines anderen Staates oder auf Schiffe unter der Flagge eines anderen Staates an, ist dies keine Frage des Völkerrechts.

2. Der Ausgangspunkt: der Konflikt innerhalb einer Rechtsordnung

Zu einer Überschneidung privatrechtsvereinheitlichender Rechtsnormen kann es nur kommen, wenn sie beide Teil einer (Privat-)Rechtsordnung, normalerweise eines Staates, sind und in ihr gleichermaßen Anwendung auf einen Sachverhalt beanspruchen. Wichtig ist dabei die Verknüpfung mit einer bestimmten Rechtsordnung, in der beide Übereinkommen nebeneinander gelten und die Regelungen für den Fall einer Überschneidung bereithält (Kollisionsnormen). Derselbe Konflikt zwischen den betreffenden Übereinkommen kann sich in der Rechtsordnung eines anderen Staates, der ebenfalls beide Übereinkommen zur Anwendung bringt, anders darstellen. So können die Kollisionsnormen jenes anderen Staates abweichen, so dass Überschneidungen auf eine andere Weise geregelt werden. Die folgenden Ausführungen befassen sich ausschließlich mit der Situation, wie sie sich auf der Grundlage des deutschen Rechts darstellt.

¹⁷ Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge (BGBl. 1985 II S. 926).

3. Die Feststellung der Überschneidung

- 4 Im Hinblick auf die Prüfung einer Kollision von Übereinkommen sind mehrere systematische Schritte zu unterscheiden. Zunächst müssen die Anwendungsbereiche der betreffenden Vorschriften herausgearbeitet werden. Auf dieser Grundlage ist weiter zu prüfen, ob und in welchem Umfang es zu einer Überschneidung kommt. Eine solche liegt vor, wenn innerhalb der Rechtsordnung auf einen Sachverhalt die Rechtsvorschriften beider Übereinkommen gleichermaßen zur Anwendung gelangen. An dieser Stelle kann sich bereits ergeben, dass es an einer Kollision fehlt und dass lediglich die eine oder die andere vereinheitlichte Rechtsnorm gilt.
- 5 Besteht dagegen eine Kollisionslage, macht dies in den Fällen keine Schwierigkeiten, in denen die jeweils anwendbaren Rechtsvorschriften vom Tatbestand wie in der Rechtsfolge identisch sind. Hier kann offen gelassen werden, welche Vorschrift anzuwenden ist, weil das Ergebnis ohnehin das gleiche ist.

4. Die Kollisionsnormen

- 6 Steht fest, dass es eine Überschneidung zwischen Regelungen internationaler Übereinkommen gibt, muss in einem folgenden Schritt die maßgebliche Kollisionsnorm festgestellt und angewendet werden. Aus ihr ergibt sich, welche Vorschrift gilt und sich gegenüber der anderen Vorschrift durchsetzt. Vielfach finden sich bereits in den vereinheitlichten Rechtsvorschriften selbst entsprechende Regelungen (unten Rn 7). Im Übrigen ist nach dem autonomen nationalen Recht zu entscheiden. Maßgeblich ist das Sachrecht, dem das betreffende Rechtsverhältnis (Frachtvertrag oder Konnossement) im Übrigen unterliegt. Auch das deutsche Recht enthält eigene ungeschriebene Kollisionsnormen. Hier gibt es zwei anerkannte Grundsätze, nämlich zum einen den des Vorrangs der spezielleren Rechtsvorschrift (unten Rn 9) sowie den des Vorrangs der jüngeren Norm (unten Rn 8).

a) Ausdrückliche Regelungen in den Übereinkommen selbst

- 7 Nicht selten enthalten die betreffenden Übereinkommen selbst bereits die maßgeblichen Kollisionsnormen; siehe Art. 30 Abs. 2 VertragsÜ (oben Rn 2). Häufig wird hier bestimmten anderen Übereinkommen der Vorrang eingeräumt (so wiederum auch Art. 30 Abs. 2 VertragsÜ). Teils wird umgekehrt auch ein Nachrang der anderen Übereinkommen angeordnet (siehe

etwa Art. 12 ÖIHÜ 1992,¹⁸ Art. 11 BunkerölÜ,¹⁹ Art. 42 HNS-Ü²⁰). Maßgeblich sind hier weiter die im Einzelnen getroffenen Bestimmungen. Die anderen Übereinkommen können ausdrücklich benannt oder, was häufiger vorkommt, allgemein umschrieben sein. Geregelt wird auch der Umfang des Vorrangs. So kann das andere Übereinkommen in vollem Umfang oder nur in bestimmter Hinsicht vorrangig anwendbar sein. Es finden sich auch Stichtagsregelungen des Inhalts, dass nur bereits existierende Übereinkommen vorgehen. Maßgeblich sind hier die Daten des völkerrechtlichen Inkrafttretens der Übereinkommen, nicht des Inkrafttretens für den betreffenden Staat, in dessen Rechtsordnung es zu dem Konflikt kommt (siehe unten Rn 29). Üblicherweise erstreckt sich der Vorrang des anderen Übereinkommens auch auf spätere Änderungen, selbst wenn diese erst nach dem völkerrechtlichen Inkrafttreten des betreffenden Übereinkommens wirksam werden. Davon abweichend ordnet Art. 86 (a) den Nachrang der Rotterdam Regeln gegenüber bestimmten zukünftigen Übereinkommen über die Nuklearhaftung an (unten Rn 106).

b) Der Vorrang der jüngeren Gesetzes

Die wichtigste Kollisionsregel des deutschen Rechts ist der des Vorrangs der jüngeren Vorschrift; siehe Art. 30 Abs. 3 VertragsÜ. Dieses Prinzip geht davon aus, dass der Gesetzgeber bei dem Erlass der jüngeren Vorschrift von der bereits vorhandenen älteren Vorschrift Kenntnis hat und gleichwohl das jüngere Recht setzt. Dem ist der Wille zu entnehmen, dass das jüngere Gesetz gelten soll, unabhängig davon, was das ältere Gesetz sagt. All dies gilt zunächst unabhängig von der Frage, ob Deutschland durch die Verdrängung des älteren Gesetzes gegen seine völkerrechtlichen Pflichten zur Umsetzung des älteren (älteren) Übereinkommens verstößt. Andererseits muss auch der Grundsatz des Vorrangs des jüngeren Rechts

¹⁸ Internationales Übereinkommen von 1992 vom 27. November 1992 über die zivilrechtliche Haftung für Ölverschmutzungsschäden in der Neufassung vom 23. April 1996 (BGBl. 1996 II S. 670), geändert durch die Entschließung LEG.1(82) des Rechtsausschusses der IMO vom 18. Oktober 2000 (BGBl. 2002 II S. 944).

¹⁹ Internationales Übereinkommen vom 23. März 2001 über die zivilrechtliche Haftung für Bunkeröl-Verschmutzungsschäden (BGBl. 2006 II S. 578).

²⁰ Internationales Übereinkommen vom 3. Mai 1996 über Haftung und Entschädigung für Schäden bei der Beförderung gefährlicher und schädlicher Stoffe auf See (HNS-Übereinkommen); englischer Wortlaut TranspR 1997, 450, deutsche Übersetzung im Anhang zum Beschluss des Rates vom 18. November 2002 (2002/971/EG) (ABl. 2002 Nr. L 337 S. 55); das Protokoll vom 30. April 2010 zum HNS-Ü (<http://folk.uio.no/erikro/WWW/HNS/2010Protocol.pdf>) lässt Art. 42 unberührt.

völkerrechtsfreundlich angewendet werden. Schwierigkeiten können sich auch ergeben, wenn das ältere Gesetz nach Inkrafttreten des jüngeren Gesetzes geändert wird und dadurch ganz oder teilweise zum jüngeren Gesetz wird. Hier muss ggf. der Grundsatz des Vorrangs des spezielleren Gesetzes herangezogen werden (unten Rn 9).

c) Der Vorrang des spezielleren Gesetzes

- 9 Bei dem Vorrang des spezielleren Gesetzes wird auf den Inhalt der betreffenden Vorschriften abgestellt. Ergibt sich, dass der Tatbestand der einen Regelung weiter ist als der der anderen, dass also der eine Tatbestand den anderen umfasst, gelten beide Vorschriften: die engere Regelung uneingeschränkt innerhalb ihres Anwendungsbereichs, die weitere Regelung „abzüglich“ des Tatbestands der engeren. Stets muss der weiteren Vorschrift ein, wenn auch möglicherweise kleiner, Anwendungsbereich verbleiben.

d) Der Rang der Kollisionsnormen

- 10 In erster Linie sind die Kollisionsnormen der Übereinkommen selbst heranzuziehen. Erst wenn es an solchen fehlt, muss das autonome nationale Recht aushelfen. Innerhalb des deutschen Rechts hat der Grundsatz des Vorrangs des jüngeren Rechts Vorrang vor dem des Vorrangs des spezielleren Gesetzes. Das jüngere allgemeinere Gesetz verdrängt das ältere speziellere. Dies gilt nicht uneingeschränkt, der Gesetzgeber kann deutlich machen, dass hier das jüngere allgemeinere Gesetz das spezielle ältere unberührt lassen will. Im Übrigen aber stellt sich die Frage der Spezialität nur im Falle gleichzeitig erlassener Vorschriften.

II. Der Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln

- 11 Die Rotterdam Regeln gelten für Frachtverträge (Art. 5 Abs. 1, Art. 1 Nr. 1).²¹ Nach deutscher Rechtstradition begründet die Ausstellung eines Konnossements durch den Verfrachter ein vom Frachtvertrag selbständiges und unabhängiges Rechtsverhältnis. Der Begriff „Bill of Lading“ taucht in den Rotterdam Regeln nicht mehr auf, ebenso wenig ist in der deutschen Übersetzung vom „Konnossement“ die Rede.²² Art. 1 Nr. 14 und 15, Art. 35 (b) Rotterdam Regeln betreffen das „negotiable transport document“ („übertragbare Beförderungsurkunde“). Ob und in welcher Weise dieses Doku-

²¹ *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 11–16.

²² Fn 2.

ment mit der deutschen Vorstellung eines Konnossements in Einklang zu bringen ist oder ob es systematisch eher als Sonderfall des Frachtbriefes einzuordnen ist, wird noch zu klären sein und soll an dieser Stelle auch nicht weiter erörtert werden.

Der Grundfall der Rotterdam Regeln sind internationale Beförderungen auf See (näher unten Rn 69–70) per Schiff zwischen Häfen oder Orten in verschiedenen Staaten, von denen einer ein Vertragsstaat sein muss (siehe Art. 5 Abs. 1).²³ Rein nationale Transporte betrifft das Übereinkommen daher nicht. Die Art des Schiffes ist ohne Bedeutung,²⁴ insbesondere kommt es nicht darauf an, ob die Beförderung mit einem Binnen- oder einem Seeschiff²⁵ durchgeführt werden soll. Darüber hinaus gelten die Rotterdam Regeln für Beförderungen, die neben der (internationalen) Seebeförderung (innerstaatliche oder internationale) Vor- bzw. Anschlusstransporte über Land umfassen, wobei es genügt, dass sich der Ort der Übernahme der Güter, der Ladehafen, der Löschhafen oder der Ort der Ablieferung in einem Vertragsstaat befinden (Art. 5 Abs. 1).²⁶ **12**

Im Übrigen gelten die Rotterdam Regeln nach der insgesamt schwer verständlichen Vorschrift des Art. 6 stets für Frachtverträge in der Linienbeförderung, für Frachtverträge in der Nicht-Linienbeförderung nur, wenn eine Beförderungsurkunde oder eine elektronische Beförderungsaufzeichnung ausgestellt wurde, und in keinem Falle für Schiffsnutzungsverträge einschließlich Charterverträge.²⁷ Soweit die Anwendung der Rotterdam Regeln nach Art. 6 ausgeschlossen ist, gelten sie nach Maßgabe des Art. 7 gleichwohl im Verhältnis zu Dritten.²⁸ Auf die Staatszugehörigkeit des Schiffes oder die Staatsangehörigkeit der beteiligten Parteien kommt es nach Art. 5 Abs. 2 Rotterdam Regeln nicht an. **13**

III. Das Verhältnis zu den Haager/Haag-Visby Regeln und den Hamburg Regeln

Dass es zwischen den Haager/Haag-Visby Regeln (unten Rn 15–17) und den Hamburg Regeln (unten Rn 18) einerseits und den Rotterdam Regeln **14**

²³ Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 26–33.

²⁴ *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 67.

²⁵ Zur Abgrenzung *Ramming* (Hamburger Handbuch des Binnenschiffahrtsfrachtrechts, 2009) Rn 12–13.

²⁶ Ausführlich *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 34–44.

²⁷ Ausführlich *Ramming* HmbSchRZ 2010, 414 Nr. 141 Rn 67–80.

²⁸ Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2010, 414 Nr. 141 Rn 81–82-

andererseits zu Konflikten kommen kann, liegt auf der Hand. Art. 89 Rotterdam Regeln löst diesen Konflikt in recht brachialer Weise (unten Rn 20–22).

1. Die Anwendungsbereiche

a) Haager Regeln und die Protokolle

- 15** Die Haager Regeln gelten nach ihrem Art. 1 (b) für Frachtverträge, über die ein Konnossement ausgestellt ist. Diese Umschreibung entspricht angelsächsischem Rechtsdenken, das von einem einheitlichen, ausschließlich durch das Konnossement dokumentierten Rechtsverhältnis ausgeht. Mit der deutschen Rechtstradition, die insoweit ein selbständiges Konnossementsrechtsverhältnis zugrunde legt, ist dieser Ansatz nur schwer zu vereinbaren. Richtigerweise müssten die Haager Regeln unter diesem Gesichtspunkt ausschließlich auf das Konnossement zur Anwendung gelangen, während sie für den zugrunde liegenden Frachtvertrag nicht gelten. Dieser Ansatz hat allerdings keinen Eingang in das deutsche Rechtsdenken gefunden. Bis heute stellt auch § 662 Abs. 1 S. 1 HGB darauf ab, ob „... ein Konnossement ausgestellt ...“ ist. Dies hat schon für viel Verwirrung gesorgt. Hierauf soll an dieser Stelle nicht weiter eingegangen werden. Der weitere Anwendungsbereich der Haager Regeln wird in Art. 10 in einfacher Weise festgelegt: Die Haager Regeln gelten für jedes Konnossement, das in einem Vertragsstaat des Übereinkommens ausgestellt wurde. Im Übrigen sind die Haager Regeln nicht unmittelbar anzuwenden. Vielmehr sind die privatrechtlichen Vorschriften der Haager Regeln durch das SeeFrG²⁹ in das HGB eingearbeitet worden.
- 16** Im weiteren Verlauf sind die Haager Regeln durch das Visby Protokoll in verschiedener Hinsicht geändert worden. Die Änderungen wurden durch das 2. SRÄndG³⁰ in das HGB eingearbeitet. Art. 1 (b) Haager Regeln blieb unberührt. Dagegen ist der in Art. 10 umschriebene Anwendungsbereich in umfassender Weise neu formuliert worden. Hier wird jetzt nicht mehr nur auf den Ort der Ausstellung des Konnossements, sondern auch auf andere Gesichtspunkte wie den Ladehafen sowie die Anwesenheit einer Paramount-Klausel in den Konnossementsbedingungen abgestellt. Diese Rege-

²⁹ Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (RGBl. 1937, 891).

³⁰ Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze (Zweites Seerechtsänderungsgesetz) vom 25. Juli 1986 (BGBl. 1986 I S. 1120), Art. 10 und 11 aufgehoben durch Art. 31 des Gesetzes vom 23. November 2007 (BGBl. 2007 I S. 2614, 2618).

lungen haben ihrerseits ihren Niederschlag in Art. 6 Abs. 1 und 2 EGHGB³¹ gefunden.

Die Haag-Visby Regeln sind durch das weitere Protokoll von 1979 ge- 17
ändert worden. Es betrifft lediglich die Bestimmungen des Art. 4 § 5 Haager
Regeln über den Höchstbetrag der Haftung des „Unternehmers“ (wie der
Verfrachter in den Haager- bzw. Haag-Visby Regeln heißt). Der Betrag der
Höchsthaftung wird nunmehr in der heute geläufigen Währung „Sonderzie-
hungsrechte“ (SZR) und nicht mehr in der Einheit „Franken“ errechnet. Im
Übrigen lässt das Protokoll von 1979 den Anwendungsbereich der Haag-
Visby Regeln unberührt. Die durch das Visby Protokoll und das Protokoll
von 1979 bewirkten Änderungen der Haager Regeln sind durch das
2. SRÄndG in das deutsche Recht übernommen worden.

b) Die Hamburg Regeln

Auch die Hamburg Regeln befassen sich mit der Beförderung von Gü- 18
tern zur See. Sie sind am 1. November 1992 völkerrechtlich in Kraft getre-
ten und gelten heute für insgesamt 34 Staaten.³² Unter ihnen befinden sich
nur wenige bedeutende Schifffahrtsnationen. Die Hamburg Regeln kommen
auf Frachtverträge (siehe Art. 1 Nr. 6 Hs. 1) sowie auf Konnossemente
(Art. 1 Nr. 7) zur Anwendung und betreffen grundsätzlich nur reine Seebeför-
derungen (Art. 1 Nr. 6 Hs. 1, Art. 5 Abs. 1). Außerdem muss sich nach
Art. 2 Abs. 1 Hamburg Regeln der Lade- bzw. der Löschhafen in einem
Vertragsstaat befinden, das Konnossement muss in einem Vertragsstaat
ausgestellt worden sein oder das Konnossement bzw. der Frachtvertrag
muss eine Paramount-Klausel zu Gunsten der Hamburg Regeln enthalten.
Hat der Beförderer eine Multimodalbeförderung übernommen, die eine
Seeteilstrecke umfasst, die für sich unter die Hamburg Regeln fallen würde,
kommt das Übereinkommen nach seinem Art. 1 Nr. 6 Hs. 2 in vollem Um-
fange nur auf die Seestrecke zur Anwendung. Dies entspricht den Regelun-
gen der Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk (siehe
unten Rn 40–43). Damit wären die Hamburg Regeln auch im Falle einer
Multimodalbeförderung zu beachten.

³¹ Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897 (RGBl. 1897 S. 437),
zuletzt geändert durch Art. 4 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2509).

³² Siehe http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html.

2. Die Kollision

- 19 Zwischen den Haager/Haag-Visby Regeln bzw. den Hamburg Regeln einerseits und den Rotterdam Regeln andererseits würde es in vollem Umfange zu einer Überschneidung kommen. Alle Übereinkommen befassen sich mit denselben Gegenständen, namentlich mit der Abwicklung von Frachtverträgen und Konnossementen bei Beförderungen über See.

3. Die Lösung

- 20 Das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu den Haag/Haag-Visby- bzw. den Hamburg Regeln ist Gegenstand des Art. 89 Rotterdam Regeln. Es handelt sich allerdings nicht um eine Kollisionsvorschrift, weil dort kein Vorrang des einen oder anderen Abkommens geregelt ist. Stattdessen begründet Art. 89 Rotterdam Regeln die völkerrechtliche Pflicht von Staaten, die die Rotterdam Regeln ratifizieren wollen, zuvor die Haag/Haag-Visby (Abs. 1) bzw. die Hamburg Regeln (Abs. 2) zu kündigen. Dies hat mit der Maßgabe zu erfolgen, dass die Kündigung an dem Tage wirksam wird, an dem die Rotterdam Regeln für den betreffenden Staat ihrerseits in Kraft treten. Vorbild dieser Bestimmungen waren Art. 31 Abs. 1 Hamburg Regeln einerseits³³ und Art. 99 Abs. 3 bis 5 CISG³⁴ andererseits.³⁵ Weiter ergänzt Art. 89 Abs. 3 Rotterdam Regeln, dass Ratifikationen der Rotterdam Regeln nach Inkrafttreten des Übereinkommens nicht wirksam werden, bevor die entsprechenden Kündigungen der Haag/Haag-Visby bzw. Hamburg Regeln ihrerseits wirksam geworden sind. Diese Vorschrift geht auf Art. 99 Abs. 6 CISG zurück.³⁶
- 21 Art. 89 Abs. 3 Rotterdam Regeln gilt nach seinem Wortlaut – abweichend von Art. 99 Abs. 6 CISG – allerdings nur, wenn das Übereinkommen *nach* dessen Inkrafttreten ratifiziert wird. Vorher erklärte Ratifikationen

³³ Siehe Working Group III (Transport Law), Twenty-First Session, Vienna, 14–25 January 2008, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.101 (14 November 2007) dort Fn 217 218 sowie zuvor Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twentieth session (Vienna, 15-25 October 2007), A/CN.9/642 (2 November 2007) Rn 224–227 und Working Group III (Transport Law), Nineteenth Session, New York, 16–27 April 2007, Draft instrument on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.81 (13 February 2007) S. 56 mit Corrigendum A/CN.9/WG.III/WP.81/Corr.1 (26 March 2007).

³⁴ Übereinkommen der Vereinten Nationen vom 11. April 1980 über Verträge über den internationalen Warenkauf (BGBl. 1989 II S. 586, berichtigt BGBl. 1990 II S. 1699).

³⁵ Siehe A/CN.9/WG.III/WP.81 (oben Fn 33) (S. 56) (dort Fn 236).

³⁶ A/CN.9/WG.III/WP.81 (oben Fn 33) (S. 56) (dort Fn 236).

sind daher auch dann wirksam, wenn der betreffende Staat weiterhin Vertragsstaat der Haag/Haag-Visby bzw. der Hamburg Regeln ist. Der Zweck des Vorbehalts in Art. 89 Abs. 3 Rotterdam Regeln ist unklar. In den früheren Entwürfen fand er sich noch nicht.³⁷ Die Frage, wie es sich verhalte, wenn ein Staat die Haag/Haag-Visby bzw. Hamburg Regeln kündige, ohne dass die Rotterdam Regeln bereits in Kraft seien, wurde in den Verhandlungen angesprochen.³⁸ Die folgende, vom UNCITRAL³⁹-Sekretariat erarbeitete Fassung enthielt dann den fraglichen Vorbehalt sowie den Hinweis, dass er der Klarstellung des Zusammenspiels mit Art. 89 Abs. 1 und 2 Rotterdam Regeln diene.⁴⁰ Aber selbst wenn ein Haag-/Haag-Visby- bzw. Hamburg-Vertragsstaat bereits vor Inkrafttreten der Rotterdam Regeln das Übereinkommen ratifiziert, ändert nichts an der völkerrechtlichen Pflicht der betreffenden Staaten aus Art. 89 Abs. 1 und 2 Rotterdam Regeln, die Haag/Haag-Visby bzw. Hamburg Regeln zu kündigen.

Der drohende Konflikt zwischen den Rotterdam Regeln einerseits und den Haag/Haag-Visby bzw. Hamburg Regeln andererseits wird in Art. 89 Rotterdam Regeln nicht durch eine Kollisionsnorm, sondern auf der Ebene des Völkerrechts gelöst. Nach Art. 89 Rotterdam Regeln kann es zu keiner Überschneidung kommen, weil Vertragsstaaten der Rotterdam Regeln nicht gleichzeitig Vertragsstaaten der Haager bzw. Haag-Visby oder der Hamburg Regeln sein können. Selbst wenn ein Staat die Ratifikation der Rotterdam Regeln erklärt, gleichwohl aber die Haag/Haag-Visby bzw. die Hamburg Regeln nicht kündigt, kann dies nicht dazu führen, dass der betreffende Staat gleichzeitig Vertragsstaat der Rotterdam Regeln und eines der anderen Übereinkommen ist, weil die Ratifikation der Rotterdam Regeln schon nicht wirksam wird. **22**

IV. Multimodale Beförderungen

Die Rotterdam Regeln gelten für multimodale Beförderungen, bei denen der Beförderer neben der Seebeförderung auch Vor- oder Anschlusstransporte übernimmt (oben Rn 1). Damit können Konflikte mit anderen frachtrechtlichen Übereinkommen auftreten, die sich ebenfalls mit Multimodalbeförderungen befassen. Zu denken ist hier in erster Linie an das Multi- **23**

³⁷ A/CN.9/WG.III/WP.81 (oben Fn 33) (S. 56) (dort Art. 83 Abs. 3).

³⁸ A/CN.9/642 (oben Fn 33) (Rn 225).

³⁹ United Nations Commission on International Trade Law (<http://www.uncitral.org>).

⁴⁰ Siehe A/CN.9/WG.III/WP.101 (oben Fn 101) (dort Fn 219).

modalÜ,⁴¹ das aber bis heute nicht in Kraft getreten und als endgültig gescheitert anzusehen ist. Daneben gibt es mit dem MontrealÜ, dem WarschauAbk, der CMR, der CIM 1999 und der CMNI Übereinkommen, die für unimodale Beförderungen der verschiedenen Verkehrsträger und damit gerade nicht für multimodale Beförderungen gelten. Ebenso wenig beanspruchen die Unimodal-Übereinkommen Geltung im Hinblick auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung (unten Rn 24). Eine Ausnahme ist lediglich in Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk geregelt (unten Rn 40–43). Allerdings erstrecken einige der an sich nur für unimodale Beförderungen geltenden Übereinkommen ihren Anwendungsbereich auf bestimmte Fälle multimodaler Beförderungen. Im Einzelnen geht es um Art. 2 CMR (unten Rn 47–51), Art. 1 § 4 CIM 1999 (unten Rn 52–56) sowie Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk (unten Rn 57–64). Um diese Fälle kümmert sich Art. 82 Rotterdam Regeln (unten 25–39). Diese Vorschrift bezieht sich auch auf die CMNI, obwohl es zu einer Kollision mit den Rotterdam Regeln richtigerweise gar nicht kommen kann (unten Rn 67). Die Fälle des Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk werden weder in Art. 82 Rotterdam Regeln noch an anderer Stelle im Übereinkommen angesprochen (unten Rn 57–64).

1. Keine Anwendung der Unimodal-Übereinkommen auf Teilstrecken multimodaler Beförderungen

- 24 Inzwischen ist in Deutschland zumindest für die CMR höchstrichterlich geklärt, dass die unimodale Beförderungen betreffenden Übereinkommen nicht von sich aus, kraft ihrer eigenen Anwendungsnormen für Teilstrecken einer Multimodalbeförderung gelten. Zwar war der BGH früher ohne nähere Begründung davon ausgegangen, dass die CMR für LKW-Teilstrecken einer Multimodalbeförderung gelte.⁴² Der englische Court of Appeal ist zu

⁴¹ Konvention der Vereinten Nationen vom 24. Mai 1980 über den internationalen multimodalen Transport von Gütern (TranspR 1981, 67).

⁴² BGHZ 101, 172 = NJW 1988, 640, 642 (unter cc) mit Anm. Herber TranspR 1987, 452 – siehe auch BGHZ 123, 303 = NJW 1993, 3331, 3332 (unter 3.); OLG Düsseldorf TranspR 1996, 152, 153 (rechte Spalte oben); OLG Düsseldorf VersR 2004, 1479, 1480 (unter I.); OLG Düsseldorf 13. April 2006, I-18 U 31/06 [46–48] (nrw-e); LG Köln, 7. Oktober 2003, 85 O 196/99 (nrw-e) [13], Ber. OLG Düsseldorf TranspR 2004, 359 mit Anm. Koller aaO. und Ramming VersR 2005, 607; OLG Karlsruhe TranspR 1987, 184; LG Krefeld VersR 1988, 1021, 1022.

demselben Ergebnis gekommen,⁴³ unter anderem unter Hinweis auf den BGH. In BGHZ 177, 309⁴⁴ ist er dann nachdrücklich von seiner ursprünglichen Position abgerückt und hat für die CMR klargestellt, dass sie nicht auf die Fahrzeugteilstrecke einer Multimodalbeförderung zur Anwendung gelangt. Dies betrifft gleichermaßen die CIM 1999⁴⁵ sowie die CMNI.⁴⁶ Ausnahmen gelten lediglich für Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk (unten Rn 40–43) sowie Art. 1 Nr. 6 Hs. 1 Hamburg Regeln (siehe oben Rn 18). Dieses Verständnis des Anwendungsbereichs der unimodalen Frachtrechtsübereinkommen wird durch Art. 82 (a) Rotterdam Regeln gestützt (unten Rn 31).

2. Die Vorschrift des Art. 82 Rotterdam Regeln

Die Kollision der Rotterdam Regeln mit anderen frachtrechtlichen Übereinkommen ist Gegenstand des Art. 82. Dort geht es um das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu anderen internationalen Übereinkommen, die sich mit der Beförderung von Gut befassen. Zu einer Überschneidung kann es jeweils nur insoweit kommen, als jene anderen Übereinkommen multimodale Beförderungen betreffen, die eine Seestrecke umfassen. Im Hinblick auf das Verhältnis zur CMNI ist die Bestimmung des Art. 82 (d) Rotterdam Regeln verfehlt, weil es richtigerweise keine Kollision zwischen diesen beiden Übereinkommen geben kann (unten Rn 34).

a) Zum Werdegang der Vorschrift

Die Bestimmung des heutigen Art. 82 Rotterdam Regeln ist anfangs als im heutigen Art. 26 mit umfasst angesehen worden und erst spät zu einer

⁴³ Mit ausführlicher Begründung *Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd.* (2002) 2 LLR 25 *per Mance L.J.* mit kritischen Anm. *Clarke* TranspR 2005, 182 und *Koller* TranspR 2003, 45.

⁴⁴ NJW 2008, 2782 [17–27] (= HmbSeeRep 2008, 175 Nr. 75) mit Anm. *Ramming* NJW 2009, 414; siehe in derselben Sache noch BGH 9. Oktober 2008, I ZR 181/05 (bgh-e) sowie die vorangegangene, ausführlich begründete abweichende Berufungsentscheidung OLG Düsseldorf, 28. September 2005, I-18 U 165/02 [59–69] (nrw-e).

⁴⁵ Siehe *Herber* TranspR 2006, 435, 439 (unter c); *Münchener Kommentar* (zum Handelsgesetzbuch, Band 7, Viertes Buch, Handelsgeschäfte, Transportrecht, 2009) (Herber) Rn 41 zu § 452 d; *Ramming* TranspR 2007, 279, 286 (unter e aa); *Ramming* NJW 2009, 414 (unter V.).

⁴⁶ *Herber* TranspR 2006, 435, 439 (unter c); unklar *Münchener Kommentar* (Fn 45) (Herber) Rn 42 zu § 452 d; *Ramming* TranspR 2006, 373, 376 f. (unter III.2.); *Ramming* TranspR 2007, 279, 286 (unter e aa); *Ramming* (Fn 25) Rn 354; *Ramming* NJW 2009, 414 (unter V.).

eigenständigen Vorschrift geworden (unten Rn 26). Das Vorbild des heutigen Art. 82 Rotterdam Regeln war Art. 25 Abs. 5 Hamburg Regeln.⁴⁷ Lange Zeit hatte man nur den Fall der Überschneidung mit Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ (und entsprechend mit Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk) vor Augen⁴⁸ (dazu unten Rn 40–43), der sich heute im Tatbestand des Buchst. (a) wiederfindet. Im weiteren Verlauf wurde beschlossen, die Regelung auch auf andere Fälle von Überschneidungen mit weiteren Frachtrechtsübereinkommen auszudehnen.⁴⁹ In dem vom UNCITRAL-Sekretariat zusammengestellten Entwurf vom 14. November 2007⁵⁰ erhielt die Vorschrift ihre heutige Form mit den angefügten weiteren Tatbeständen, der nahezu (siehe unten Rn 38) dem heutigen Wortlaut des Art. 82 entsprach. Hier findet sich auch erstmals der Hinweis auf die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden (unten Rn 35–36). Die Arbeitsgruppe erörterte im weiteren Verlauf noch, ob im (heutigen) Art. 82 Rotterdam Regeln auf (den heutigen) Art. 26 Bezug genommen werden sollte. Letztlich wurde davon abgesehen, weil Art. 26 in der letzten Fassung nicht mehr die Kollision von Übereinkommen betreffe.⁵¹

b) Der Tatbestand

- 27 Aus Art. 82 Rotterdam Regeln und den Tatbeständen der Buchst. (a) bis (d) ergibt sich, welche Übereinkommen in welchem Umfang vorrangig gelten (unten c). Jedenfalls geht es in allen Fällen der Buchst. (a) bis (d) um „... convention[s] governing the carriage of goods ...“, also um Frachtrechtsübereinkommen. Dabei beziehen sich die Buchst. (a) bis (d) auf Beförderungen mit Luftfahrzeugen, auf Straßenbeförderungen, auf Eisenbahnbeförderungen sowie auf Beförderungen über Binnengewässer. Die Über-

⁴⁷ Siehe Working Group III (Transport Law), Twelfth session, Vienna, 6–17 October 2003, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.32 (4 September 2003) dort Fn 231; Working Group III (Transport Law), Sixteenth Session, Vienna, 28 November – 9 December 2005, Draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.56 (8 September 2005), dort Fn 280, 606–607; siehe ergänzend Working Group III (Transport Law), Eighteenth Session, Vienna, 6–17 November 2006, Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.78 (21 September 2006).

⁴⁸ Siehe A/CN.9/WG.III/WP.81 (oben Fn 33), dort Fn 237.

⁴⁹ A/CN.9/642 (oben Fn 33), dort Fn 231.

⁵⁰ A/CN.9/WG.III/WP.101 (oben Fn 33).

⁵¹ Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its twenty-first session (Vienna, 14–25 January 2008), A/CN.9/645 (30 January 2008), dort Ziff. 257.

einkommen werden nicht mit ihrem Namen angesprochen. Art. 82 Rotterdam Regeln bezieht sich auch nicht auf Übereinkommen, die multimodale Beförderungen zum Gegenstand haben; das MultimodalÜ bleibt in jedem Falle gänzlich unberücksichtigt.

aa) Anwendung von sich aus

Abgestellt wird in allen Fällen des Art. 82 (a) bis (d) Rotterdam Regeln **28** darauf, ob die betreffenden anderen Übereinkommen von sich aus („... according to its provisions ...“) zur Anwendung gelangen. Völkerrechtliche Übereinkommen binden nur die Vertragsstaaten. Es genügt also nicht, dass der betreffende Staat, ohne Vertragsstaat jenes anderen Übereinkommens zu sein, dessen Bestimmungen ohne eine völkerrechtliche Verpflichtung in seine Rechtsordnung übernommen hat. Unter diesen Umständen findet Art. 82 Rotterdam Regeln keine unmittelbare Anwendung. Die Bestimmung steht für die Lösung des Konflikts nicht zur Verfügung, so dass auf das innerstaatliche Recht abzustellen ist. Danach könnte etwa Art. 82 Rotterdam Regeln analog zur Anwendung gebracht werden. Möglicherweise geht auch das Übereinkommen vor, im Hinblick auf das eine völkerrechtliche Bindung besteht.

bb) Ältere Übereinkommen

Die Rotterdam Regeln treten nur hinter solchen Übereinkommen zurück, **29** die zu dem Zeitpunkt, zu dem die Rotterdam Regeln in Kraft treten, ihrerseits bereits in Kraft sind. Hierdurch wird der im deutschen Recht an sich geltende Grundsatz des Vorrangs des jüngeren Übereinkommens (oben Rn 8) gerade umgekehrt. Abzustellen ist außerdem jeweils auf das völkerrechtliche Inkrafttreten jener anderen Übereinkommen, nicht etwa auf das Inkrafttreten für den betreffenden Staat, innerhalb dessen Rechtsordnung die Kollision zwischen den Rotterdam Regeln und jenem anderen Übereinkommen geprüft wird (oben Rn 7). Es kommt also auch dann auf das völkerrechtliche Inkrafttreten der Rotterdam Regeln und jenes anderen Übereinkommens an, wenn letzteres für den betreffenden Vertragsstaat erst in Kraft getreten ist, nachdem die Rotterdam Regeln für den Staat wirksam geworden sind. Die Maßgeblichkeit des völkerrechtlichen Inkrafttretens ergibt sich m. E. letztlich aus Art. 2 Rotterdam Regeln, der die international einheitliche Anwendung der Rotterdam Regeln betont. Damit ist es nicht zu vereinbaren, wenn jeder Vertragsstaat darauf abstellt, wann jenes andere Übereinkommen für ihn in Kraft getreten ist.

cc) Bestimmte Anwendungsfälle

- 30** Art. 82 Rotterdam Regeln bezieht sich seinem Wortlaut nach zunächst auf jedes beliebige Übereinkommen, das sich mit unimodalen Beförderungen befasst. Sowohl im einleitenden Satz der Vorschrift als auch in den einzelnen Tatbeständen der Buchst. (a) bis (d) ist von „... any convention ...“ die Rede. Allerdings machen die Buchst. (a) bis (d) dann jeweils den Vorbehalt, dass die anderen Übereinkommen nur in bestimmtem Umfang („... to the extent ...“) gelten sollen. Es folgen jeweils auf den ersten Blick etwas willkürlich anmutende Einschränkungen.

(1) Luftbeförderungen

- 31** Bei Luftbeförderungen kommt der Vorrang nach Art. 82 (a) Rotterdam Regeln insoweit zum Tragen, als das betreffende Übereinkommen für Teilstrecken der Multimodalbeförderung Geltung beansprucht. Dies ist eine eindeutige Bezugnahme auf Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk (unten Rn 40–43). Der Vorschrift des Art. 82 (a) Rotterdam Regeln ist umgekehrt die Bestimmung zu entnehmen, dass anderen Übereinkommen kein entsprechender Vorrang eingeräumt werden soll, selbst wenn sie auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung angewandt werden wollen. Dies ist außerdem gleichzeitig eine Absage an das Verständnis, dass unimodale Frachtrechtsübereinkommen von sich aus auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung zur Anwendung kommen; siehe schon oben Rn 24 sowie zu Art. 26 Rotterdam Regeln die Hinweise unten Rn 85–100.

(2) Straßenbeförderungen

- 32** Im Hinblick auf Beförderungen auf der Straße gilt der Vorrang des betreffenden anderen Übereinkommens nach Art. 82 (b) Rotterdam Regeln nur, soweit es zur Anwendung gelangt, wenn das Gut auf dem Straßenfahrzeug bleibt und Gut und Fahrzeug zusammen per Schiff befördert werden. Hier sind verschiedene Fälle denkbar. Der Vorrang gilt jedenfalls für die Seeteilstrecke. Die Bestimmung des Art. 82 (b) Rotterdam Regeln räumt den anderen Übereinkommen aber auch darüber hinaus Vorrang ein, namentlich wenn es über die Seeteilstrecke hinaus für weitere Teilstrecken Geltung beansprucht oder wenn es schlechthin auf die gesamte Multimodalbeförderung zur Anwendung kommen soll. Art. 82 (b) Rotterdam Regeln zielt unmittelbar auf die Huckepack-Beförderung des Art. 2 CMR ab (unten Rn 47–51). In allen sonstigen Fällen räumen die Rotterdam Regeln weder der CMR noch sonstigen Übereinkommen, die die Beförderung von Gut auf der Straße betreffen, Vorrang ein.

(3) Eisenbahnbeförderungen

Art. 82 (c) Rotterdam Regeln betrifft Eisenbahnbeförderungen, soweit sie Beförderungen zur See umfassen, die die Eisenbahnbeförderung ergänzen. Von einer Huckepack-Beförderung ist nicht die Rede, die Güter können zum Zwecke der Beförderung über See also auch von der Eisenbahn entladen werden. Andererseits schadet es nicht, wenn die Güter auf dem Eisenbahnwagen bleiben und zusammen mit ihm verschifft werden. Die Seebeförderung muss sich stets als bloße Ergänzung der Eisenbahnbeförderung darstellen. Fehlt es hieran, entfällt der Vorrang nach Art. 82 (c) Rotterdam Regeln. Die Formulierung der Vorschrift scheint insoweit ungenau, als der Vorrang des Eisenbahnübereinkommens nach dem Wortlaut nur die ergänzende Seebeförderung, nicht aber die Eisenbahnbeförderung betreffen soll. Allerdings ist ein solches Verständnis wenig sinnvoll. Der Vorrang gilt daher sowohl für die Eisenbahn- als auch für die ergänzende Seeteilstrecke. Darüber hinaus kommt er allerdings nicht zur Anwendung. Wenn das Eisenbahnübereinkommen daher nicht nur ergänzende Seebeförderungen, sondern noch weitere Teilstrecken einbezieht, besteht kein Vorrang nach Art. 82 (c) Rotterdam Regeln mehr. Wiederum ist ohne weiteres erkennbar, dass Art. 82 (c) Rotterdam Regeln die Bestimmung des Art. 1 § 4 CIM 1999 über Eisenbahn-See-Beförderungen (unten Rn 52–56) berücksichtigen will.

(4) Beförderungen über Binnen- und Seegewässer

Schließlich räumt der Tatbestand des Art. 82 (d) Rotterdam Regeln denjenigen Übereinkommen Vorrang ein, die sich auf die Beförderung von Gütern über Binnengewässer beziehen, soweit jene Übereinkommen Beförderungen ohne Umladung sowohl auf Binnen- als auch auf Seegewässern umfassen. Hier haben die Rotterdam Regeln ersichtlich die CMNI vor Augen. Richtigerweise kommt es jedoch zu keiner Überschneidung zwischen diesen Übereinkommen, weil sie sich auf Beförderungen über See einerseits und auf solche über Binnengewässer andererseits beziehen (unten Rn 65–84).

dd) Bezugnahme nur auf Haftungsvorschriften?

In den einleitenden Worten des Art. 82 Rotterdam Regeln heißt es, dass die betreffenden Übereinkommen die Haftung des Beförderers für Verlust und Beschädigung von Gütern „regulieren“. Zuvor findet sich ein Verweis auf die „... following international conventions ...“, wie sie in den Tatbeständen der Buchst. (a) bis (d) umschrieben sind. Hier wiederum ist jeweils von „... any convention governing the carriage of goods ...“ die Rede. Ist der eingangs genannte Hinweis in den einleitenden Worten als gewisserma-

ßen „vor die Klammer“ gezogene Beschränkung in dem Sinne zu verstehen, dass lediglich insoweit auf die anderen Übereinkommen Bezug genommen wird, als dort die Haftung für Ladungsschäden geregelt ist? Dagegen spricht zunächst der Wortlaut des Vorbehalts, der lediglich die betreffenden Übereinkommen zu umschreiben sucht und keine ausdrückliche Beschränkung der Anwendung enthält. Dafür spricht aber, dass der Hinweis in den einleitenden Worten des Art. 82 Rotterdam Regeln andernfalls ohne Bedeutung wäre, denn die betreffenden Übereinkommen werden nochmals und ohne die Beschränkung in den Tatbeständen der Buchst. (a) bis (d) umschrieben. Die Folgen dieses Verständnisses wären fatal. Denn es bliebe bei der Anwendbarkeit der Rotterdam Regeln im Hinblick auf alle sonstigen Gesichtspunkte einschließlich der Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist und damit in jedem Fall bei einer großflächigen Überschneidung mit den sonstigen Frachtrechtsübereinkommen, die durch das nationale Kollisionsrecht zu lösen wäre.

- 36** Aus den Materialien ist, soweit ersichtlich, nicht nachzuvollziehen, aus welchem Grunde die Bezugnahme auf die Haftung in Art. 82 Rotterdam Regeln aufgenommen wurde. Der Vorbehalt findet sich erstmals und ohne nähere Erläuterung im Entwurf vom 14. November 2007⁵² und wurde von da an beibehalten. M. E. sollte man davon ausgehen, dass der Hinweis in den einleitenden Worten des Art. 82 Rotterdam Regeln nicht als Beschränkung zu verstehen ist, sondern eine letztlich gegenstandslose und zusätzliche Bezugnahme auf die Übereinkommen, auf die verwiesen wird und die in den Tatbeständen der Buchst. (a) bis (d) dann näher umschrieben werden.

c) Die Rechtsfolge: Vorrang der anderen Übereinkommen

- 37** Art. 82 Rotterdam Regeln ordnet an, dass die betreffenden anderen Übereinkommen unberührt bleiben. Der Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln wird insoweit zurückgenommen. Die Regeln gelten, obwohl sie jünger sind (oben Rn 29), nur nachrangig. Lassen die anderen Übereinkommen Gegenstände unregelt, kommen ergänzend wieder die Rotterdam Regeln zur Anwendung. Nicht etwa ist jetzt das im Übrigen anwendbare nationale Recht heranzuziehen.
- 38** Der Vorrang der anderen Übereinkommen erstreckt sich nach Art. 82 Rotterdam Regeln auch auf spätere Änderungen, zu denen es nach Inkrafttreten der Rotterdam Regeln kommt. Solche Änderungen erfolgen zumeist in Form so bezeichneter „Protokolle“. Die Erstreckung des Vorbehalts zu-

⁵² A/CN.9/WG.III/WP.101 (oben Fn 33).

gunsten zukünftiger Änderungen war im letzten Entwurf der Arbeitsgruppe vom 30. September 2008⁵³ noch nicht enthalten⁵⁴ und wurde nach einer Stellungnahme Deutschlands⁵⁵ in das Übereinkommen aufgenommen.⁵⁶

d) Zwischenergebnis

Die Vorschrift des Art. 82 Rotterdam Regeln verfolgt einen berechtigten **39** Zweck, ist aber unnötig kompliziert und verwirrend. Der Vorbehalt in den einleitenden Worten, dass die anderen Übereinkommen die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden betreffen, ist schlicht überflüssig. Der erste Teil der einleitenden Worte, bis zu dem Komma nach „... to such conventions, ...“ ergänzt um den Hinweis, dass es sich bei den anderen Übereinkommen um Frachtrechtsübereinkommen handeln muss, hätte bereits das Wesentliche gesagt. Alles Weitere hätte sich von selbst ergeben. Der Tatbestände der Buchst. (a) bis (d) hätte es nicht bedurft. Abgesehen von dem MontrealÜ und dem WarschauAbk haben die in den Buchst. (a) bis (d) angesprochenen Übereinkommen eher eine regionale, namentlich europäische Bedeutung und sind in dem Rest der Welt vermutlich unbekannt. Dort wird man mit den speziellen Tatbeständen der Buchst. (b) bis (d) nur wenig anfangen können. Vor allem berücksichtigt Art. 82 Rotterdam Regeln nicht, dass es auch andere Übereinkommen mit regionaler Verbreitung geben kann, die im Hinblick auf multimodale Beförderungen Geltung beanspruchen. In den Materialien selbst werden entsprechende international geltende Regelwerke im südamerikanischen und asiatischen Raum sogar ausdrücklich erwähnt.⁵⁷ Die Kollision mit der CMR, die nach englischem Rechtsverständnis von sich aus auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung zur Anwendung gelangt (oben Rn 24), wird durch Art. 82 Rotterdam Regeln und die einschränkenden Vorbehalte der Buchst. (a) bis (c) nicht gelöst.

⁵³ Siehe A/CN.9/645 (oben Fn 51), S. 60–96.

⁵⁴ Siehe A/CN.9/645 (Fn 51) Ziff. 258 sowie Art. 84 des Entwurfs (S. 92 f.)

⁵⁵ Siehe UNCITRAL, Forty-first Session, New York, 16 June – 3 July 2008, Draft convention on contracts for the international carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Compilation of comments by Governments and intergovernmental organizations, Addendum, A/CN.9/658/Add.11 (26 May 2008), Ziff. 22.

⁵⁶ Siehe Report of the United Nations Commission on International Trade Law, Forty-first session (16 June – 3 July 2008), General Assembly (Sixty-third session, Supplement No. 17), A/63/17, Ziff. 249–254 sowie die Draft Convention Annex I S. 86–123 (S. 119).

⁵⁷ Working Group III (Transport Law), 11th Session, New York, 24 March – 4 April 2003, General remarks on the sphere of application of the draft instrument, Note by the Secretariat, A/CN9/WG.III/WP.29 (31 January 2003), Ziff. 45.

Darüber hinaus ist der Tatbestand des Buchst. (d) vollständig verfehlt (unten Rn 34).

3. Die Fälle des Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk

a) Der Anwendungsbereich des MontrealÜ bzw. des WarschauAbk

- 40** Das MontrealÜ und das WarschauAbk gelten übereinstimmend für internationale Beförderungen durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt (Art. 1 Abs. 1 S. 1). Internationale Beförderungen sind insbesondere solche, bei denen der Abgangs- und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Vertragsstaaten des Übereinkommens liegen (siehe Art. 1 Abs. 2).

b) Die Regelungen der Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk

- 41** Das MontrealÜ bzw. das WarschauAbk enthalten in Art. 38 Abs. 1 bzw. Art. 31 Abs. 1 jeweils für Multimodalbeförderungen geltende besondere Bestimmungen. Sie ordnen an, dass die Regelungen der Übereinkommen bei Multimodalbeförderungen unmittelbar und von sich aus für die Luftteilstrecken (und nur auf diese) zur Anwendung gelangen, wenn die Teilstrecken, für sich betrachtet, die Voraussetzungen der Art. 1 erfüllen (zuvor Rn 40). Die Übereinkommen gelten uneingeschränkt, nicht nur im Hinblick etwa auf die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden oder die Überschreitung der Lieferfrist (Art. 18 ff.). Dies macht gewisse Schwierigkeiten,⁵⁸ auf die an dieser Stelle nicht näher eingegangen werden kann. Eine Bestimmung von der Art der Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk findet sich auch in Art. 1 Nr. 6 Hs. 2 Hamburg Regeln.

c) Die Kollision

- 42** Nach Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk gelangen die Übereinkommen unabhängig davon, welche Teilstrecken die multimodale Beförderung sonst noch umfasst, auf die Luftteilstrecke zur Anwendung. Damit beanspruchen das MontrealÜ und das WarschauAbk auch Geltung, wenn zu der Multimodalbeförderung eine Seeteilstrecke gehört. In diesem Falle aber käme es zu einem Konflikt mit den Rotterdam Regeln, die ihrerseits für die gesamte Multimodalbeförderung gelten wollen.

⁵⁸ Siehe *Ramming TranspR* 1999, 325, 329.

d) Die Lösung

Der Konflikt zwischen dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk einerseits und den Rotterdam Regeln andererseits wird in Art. 82 (a) Rotterdam Regeln angesprochen. Danach kommen die Rotterdam Regeln nicht zur Anwendung, soweit ein internationales Übereinkommen über die Luftbeförderung nach seinen eigenen Anwendungsnormen für einen Teil der Beförderung gilt. Soweit demnach die Luftteilstrecke dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk unterliegt, bleiben die Rotterdam Regeln außen vor. Das MontrealÜ bzw. das WarschauAbk sind am 28. Juni 2004⁵⁹ sowie am 29. Dezember 1933⁶⁰ bzw. am 1. August 1963 (Protokoll)⁶¹ völkerrechtlich in Kraft getreten und damit durchweg älter als die Rotterdam Regeln. Die Luftteilstrecke unterliegt in vollem Umfang und in jeder Hinsicht dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk, nicht nur im Hinblick auf die Haftung für Ladungsschäden (oben Rn 35–36). Die Abstimmung zwischen den Rotterdam Regeln einerseits und den Bestimmungen des MontrealÜ bzw. des WarschauAbk kann Schwierigkeiten machen (siehe oben Rn 41), die hier unberücksichtigt bleiben sollen.

4. Das GuadalajaraZAbk*a) Der Anwendungsbereich des GuadalajaraZAbk*

Das WarschauAbk enthält in Art. 18 ff. Bestimmungen über die Haftung des (vertraglichen) Luftfrachtführers insbesondere für Verlust und Beschädigung des Gutes sowie die Überschreitung der Lieferfrist. Eine parallele Einstandspflicht des ausführenden Luftfrachtführers wird dagegen nicht begründet. Dem hilft das GuadalajaraZAbk ab. Nach Maßgabe der Art. II ff. muss der ausführende Luftfrachtführer in gleicher Weise wie der vertragliche Luftfrachtführer für Schäden des ursprünglichen Absenders bzw. des endgültigen Empfängers einstehen. Im Hinblick auf die Anwendung des GuadalajaraZAbk kommt es nicht darauf an, ob sich der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung bzw. der der Ablieferung durch den ausführenden Luftbeförderer in einem Vertragsstaat des WarschauAbk oder des GuadalajaraZAbk befindet. Nach Art. I (b) GuadalajaraZAbk ist lediglich erforderlich, dass der vom vertraglichen Luftfrachtführer geschlossene Frachtvertrag dem WarschauAbk unterliegt. Im MontrealÜ finden sich die Be-

⁵⁹ BGBl. 2004 II S. 1371.

⁶⁰ RGBl. 1933 II S. 1039.

⁶¹ BGBl. 1964 II S. 1295.

stimmungen über die Haftung des ausführenden Luftfrachtführers in den Art. 39–48.

- 45 Gemäß Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk gelangt das Übereinkommen von sich aus auf Teilstrecken einer Multimodalbeförderung zur Anwendung (oben Rn 41). Gleiches gilt entsprechend für das GuadalajaraZAbk und die darin geregelte Haftung des ausführenden Luftfrachtführers. Soweit demnach die Luftteilstrecke dem WarschauAbk unterliegt, haftet der Luftfrachtführer, der für den Multimodalfrachtführer das Gut über diese Teilstrecke befördert, über Art. II ff. GuadalajaraZAbk dem ursprünglichen Absender bzw. endgültigen Empfänger nach Maßgabe des WarschauAbk.

b) Keine Kollision mit dem GuadalajaraZAbk

- 46 Zu einer Überschneidung zwischen dem GuadalajaraZAbk einerseits und den Rotterdam Regeln andererseits kann es nicht kommen. Denn die Rotterdam Regeln enthalten keine Vorschriften über die Haftung des ausführenden Beförderers auf einer Luftteilstrecke. Das Konzept des ausführenden Beförderers und dessen parallele Haftung ist Gegenstand des Art. 19 Rotterdam Regeln. Dort aber wird nicht eine generelle Haftung aller ausführenden Beförderer nach Maßgabe der Rotterdam Regeln (oder anderer Grundsätze) begründet. Adressat des Art. 19 Rotterdam Regeln ist nur die „*maritime performing party*“. Nach Art. 1 Nr. 7 Rotterdam Regeln handelt es sich dabei um die Person, die in der Zeit zwischen der Ankunft des Gutes im Ladehafen und der des Verlassens des Löschhafens für den (vertraglichen) Beförderer tätig wird. Es ist kaum vorstellbar, dass in der Zeit zwischen der Ankunft der Güter im Ladehafen und der Verladung bzw. der Entladung und dem Verlassen des Gutes aus dem Löschhafen eine Luftbeförderung stattfindet. Darüber hinaus ist in den Rotterdam Regeln von vornherein keine eigenständige Einstandspflicht des ausführenden Beförderers vorgesehen, so dass unter diesem Gesichtspunkt eine Überschneidung mit den Rotterdam Regeln im Hinblick auf ihre Anwendbarkeit auf weitere (Binnen-) Teilstrecken ausgeschlossen ist. In den Materialien zu den Rotterdam Regeln wird das Verhältnis des Übereinkommens zu dem GuadalajaraZAbk offenbar nicht angesprochen.

5. Die Fälle des Art. 2 CMR

a) Der Anwendungsbereich der CMR

- 47 Nach ihrem Art. 1 Abs. 1 gilt die CMR für jeden Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen, wenn außerdem der Ort der Übernahme des Gutes und der für die Ablieferung

vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Staaten liegen und mindestens einer von ihnen ein Vertragsstaat des Übereinkommens ist. Art. 1 Abs. 4 CMR nimmt bestimmte Beförderungen vom Anwendungsbereich des Übereinkommens aus.

b) Die Bestimmungen des Art. 2 CMR

Gegenstand des Art. 2 CMR ist die so genannte Huckepack-Beförderung. Nach Abs. 1 S. 1 handelt es sich um eine Beförderung, bei der das Gut in oder auf dem Straßenfahrzeug (Art. 1 Abs. 2 CMR) bleibt und mitsamt dem Fahrzeug auf oder in ein anderes Beförderungsmittel verladen und über eine Teilstrecke befördert wird. Erforderlich ist weiter, dass das Gut „nicht umgeladen“ wird. Gemeint ist die Umladung ausschließlich für die Zwecke der Durchführung der Huckepack-Beförderung. Nicht ausgeschlossen wird die Anwendung in Fällen, in denen das Gut im Laufe der Beförderung oder auch unmittelbar vor oder nach der Seeteilstrecke auf ein anderes Fahrzeug umgeladen wird, mit dem die Beförderung auf der Straße fortgesetzt wird. Der Hauptfall des Art. 2 CMR ist der Huckepack-Verkehr zur See mit RoRo-Schiffen, was insbesondere im Hinblick auf Irland, Großbritannien, Malta und Zypern, jeweils Vertragsstaaten des Übereinkommens, eine Rolle spielt. **48**

Liegen die Voraussetzungen des Art. 2 Abs. 1 S. 1 CMR vor, gelten alle Bestimmungen des Übereinkommens „trotzdem“ für die gesamte Beförderung. Dies umfasst zweierlei. Zum einen beansprucht die CMR, anders als Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk (oben Rn 40–43), in den Fällen der Huckepack-Beförderung Geltung für den gesamten Multimodalfrachtvertrag und nicht nur für die Teilstrecken, auf denen die Beförderung mit Straßenfahrzeugen durchgeführt werden soll. Zum anderen gilt die CMR insgesamt mit allen ihren Bestimmungen, nicht nur die Vorschriften über die Haftung des Frachtführers für Ladungsschäden bzw. die Überschreitung der Lieferfrist. **49**

c) Die Kollision

Zwischen der CMR, die über ihren Art. 2 in Fällen der Huckepack-Beförderung zur Anwendung berufen ist, und den Rotterdam Regeln kann es zu einer Kollision kommen. Die Rotterdam Regeln unterscheiden nicht zwischen Huckepack- und sonstigen Beförderungen und gelten grundsätzlich immer, wenn die Multimodalbeförderung eine Seeteilstrecke umfasst, die den Anforderungen des Art. 5 Abs. 1 (b) und (d) genügt. **50**

d) Die Lösung

- 51 Art. 82 (b) Rotterdam Regeln enthält eine für Huckepack-Beförderungen maßgeschneiderte Kollisionsvorschrift. Der CMR wird der Vorrang eingeräumt. Deren Bestimmungen gelten in erster Linie, während die der Rotterdam Regeln lediglich subsidiär zur Anwendung gelangen. Wiederum geht es richtigerweise nicht um eine Überschneidung lediglich im Hinblick auf die Haftung für Ladungsschäden, wie die einleitenden Worte des Art. 82 Rotterdam Regeln nahe zu legen scheinen, sondern um eine Verdrängung aller Bestimmungen der Rotterdam Regeln, die sich mit denen der CMR überschneiden (dazu oben Rn 35–36).

6. Die Fälle des Art. 1 § 4 CIM 1999

a) Der Anwendungsbereich der CIM 1999

- 52 Nach Art. 1 § 1 S. 1 CIM 1999 gilt das Übereinkommen für Verträge über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Schiene, wenn der Ort der Übernahme des Gutes zur Beförderung und der für die Ablieferung vorgesehene Ort in zwei verschiedenen Vertragsstaaten des Übereinkommens liegen. Darüber hinaus kommt das Übereinkommen nach Art. 1 § 2 im Falle einer internationalen Beförderung, bei der nur der Ort der Übernahme oder der der Ablieferung des Gutes in einem Vertragsstaat liegt, zur Anwendung, wenn dessen Anwendung zwischen den Parteien vereinbart wurde.

b) Die Regelungen des Art. 1 § 4 CIM 1999

- 53 Art. 1 § 4 CIM 1999 betrifft den Fall, dass das Gut in Ergänzung der grenzüberschreitenden Eisenbahnbeförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr des Vertragsstaates befördert werden soll. Ergänzende Beförderungen haben gegenüber der Eisenbahnbeförderung in ihrer Bedeutung einen untergeordneten Charakter, was sich vor allem darin zeigt, dass sie im Verhältnis zur Eisenbahnbeförderung kurz sind. Darüber hinaus gilt die CIM 1999 nach ihrem Art. 1 § 4 auch für internationale Multimodalbeförderungen, bei denen in Ergänzung der Eisenbahnbeförderung eine Beförderung per Schiff auf See oder Binnengewässern vorgesehen ist. Dies allerdings mit der Maßgabe, dass die ergänzende Beförderung auf einer eingetragenen Schifffahrtslinie erfolgen muss.⁶² Auch die zusätzliche Beförderung über Seegewässer muss ergänzenden Charakter haben. Einge-

⁶² <http://www.otif.org/veroeffentlichungen/listen-der-linien-cim/liste-der-linien-zur-see-oder-auf-binnengewassern-cim.html>

tragene Linien zur See mit Deutschland als Berührungspunkt sind etwa die Linien Saßnitz/Trälleborg, Rostock/Trälleborg sowie Saßnitz/Mukran/Klai-peda, Saßnitz/Baltijsk und Saßnitz/Ust-Luga.

Art. 1 § 4 CIM 1999 ordnet in der Rechtsfolge die einheitliche Geltung des Übereinkommens für die gesamte Multimodalbeförderung einschließlich der Seeteilstrecke an. Es geht nicht lediglich für die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden und Überschreitung der Lieferfrist. Für Eisenbahn-See-Beförderungen über Linien zur See gelten darüber hinaus die besonderen Regelungen des Art. 38 CIM 1999. Unter bestimmten Voraussetzungen kann sich der Beförderer nicht nur auf die besonderen Entlastungsgründe des Art. 23 CIM 1999 berufen, sondern auch auf die des Art. 38 § 1 (a) bis (d), die sich ihrerseits an die parallelen Tatbestände der Hamburg Regeln anlehnen. **54**

c) Die Kollision

In entsprechenden Fällen würde es zu einer Überschneidung zwischen der CIM 1999 einerseits und der Rotterdam Regeln andererseits kommen. Liegen die Voraussetzungen des Art. 1 § 4 CIM 1999 vor, gilt das Übereinkommen für die gesamte Multimodalbeförderung. Ebenso würde es sich für die Rotterdam Regeln verhalten, die weder auf eingetragene Linien abstellen noch Beschränkungen im Hinblick auf Eisenbahnteilstrecken enthalten. **55**

d) Die Lösung

Art. 82 (c) Rotterdam Regeln ordnet in den zuvor (Rn 55) beschriebenen Fällen den Vorrang der CIM 1999 an. Die Rotterdam Regeln treten auf der ganzen Linie zurück, soweit die CIM 1999 Bestimmungen enthält, und spielen lediglich noch insoweit eine Rolle, als die CIM 1999 Gegenstände ungeregelt gelassen hat (oben Rn 37). **56**

7. Die Fälle des Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk

Auch die etwas versteckten Bestimmungen der Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk betreffen Spielarten multimodaler Beförderungen. Zu den Voraussetzungen der Anwendung der Übereinkommen siehe oben Rn 40. **57**

a) Die Regelungen

Nach Art. 18 Abs. 1 MontrealÜ bzw. WarschauAbk haftet der Luftfrachtführer für Verluste und Beschädigungen des Gutes, die durch Ereignis **58**

nisse verursacht werden, die während der Luftbeförderung eingetreten sind. Art. 18 Abs. 2 WarschauAbk (nicht aber die entsprechende Vorschrift des Art. 18 Abs. 3 MontrealÜ) erläutert darüber hinaus, dass die Luftbeförderung auch die Zeiträume einschließt, in denen sich das Gut auf einem Flughafen unter der Obhut des Luftfrachtführers befindet. Ausdrücklich heißt es in Art. 18 Abs. 4 S. 1 MontrealÜ bzw. Art. 18 Abs. 3 S. 1 WarschauAbk dann weiter, dass der Zeitraum der Luftbeförderung nicht Beförderungen zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens umfasst.

- 59** Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk nehmen im Anschluss daran den Fall auf, dass der Beförderer zusätzlich zu der Luftbeförderung eine Beförderung zu Lande, zur See oder auf Binnengewässern außerhalb eines Flughafens zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder der Umladung (Zubringertransport) übernommen hat. Hierbei handelt es sich um Beförderungen, die die Luftbeförderung ergänzen und einen untergeordneten Charakter haben. Umfasst die geschuldete Beförderung eine Luftbeförderung oder mehrere Luftbeförderungen sowie einen Zubringertransport oder mehrere Zubringertransporte, handelt es sich um eine Multimodalbeförderung. Diese unterliegt in ihrer Gesamtheit nicht dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk. Über Art. 38 Abs. 1 und Art. 31 Abs. 1 gelten die Übereinkommen jedoch jeweils für die Luftteilstrecken (oben Rn 40–43).
- 60** Daran anknüpfend begründen Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk die widerlegliche Vermutung (siehe § 292 ZPO), dass die Zerstörung, der Verlust oder die Beschädigung des Gutes (nicht auch: die Überschreitung der Lieferfrist) durch ein während der Luftbeförderung eingetretenes Ereignis verursacht wurde. Hier wird eine Regelung für den Fall des unbekanntes Schadensortes getroffen, der gewissermaßen zum bekannten Schadensort erklärt wird.
- 61** Die Bedeutung der Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk erschließt sich im Zusammenspiel mit Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk. Letztere Vorschriften ordnen die Anwendbarkeit aller Bestimmungen der Übereinkommen auf die Luftteilstrecken der Multimodalbeförderung an (oben Rn 40–43). Ergänzend dazu werden durch den eigenartigen Mechanismus des Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk im Falle des unbekanntes Schadensortes auch die Zubringertransporte einbezogen, allerdings nicht umfassend, sondern nur im Hinblick auf die Anwendung der Art. 18 ff. MontrealÜ bzw. WarschauAbk im Hinblick auf Ladungsschäden.

b) Die Kollision

Zu einer Überschneidung der Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk mit den Rotterdam Regeln kann es kommen, wenn die Beförderung eine Luft- und eine Seeteilstrecke umfasst, die Luftteilstrecke für sich betrachtet unter das MontrealÜ bzw. das WarschauAbk fallen würde und die Seeteilstrecke einerseits die Voraussetzungen des Art. 5 (b) und (d) Rotterdam Regeln und andererseits die eines Zubringersportes (oben Rn 59) erfüllt. Ein solcher Fall wird nicht häufig vorkommen, ist aber denkbar. Ist der Schadensort unbekannt, verlangen über Art. 18 Abs. 4 S. 2, Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk jeweils die Art. 18 ff. Geltung. In gleicher Weise wollen über ihren Art. 5 die Rotterdam Regeln und ihre Art. 17–23, 59–61, 62–65 über die Haftung für Ladungsschäden zur Anwendung gelangen. **61**

c) Die Lösung

Die durch Art. 18 Abs. 4 S. 2, Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk hervorgerufene weitere Überschneidung zwischen diesen Übereinkommen und den Rotterdam Regeln wird in deren Art. 82 nicht ausdrücklich angesprochen. Auch aus den Materialien ergibt sich offenbar nicht, dass dieser Konflikt bedacht worden ist. **62**

Er erledigt sich auch nicht über Art. 82 (a) Rotterdam Regeln. Danach haben Übereinkommen, die Luftbeförderungen betreffen, insoweit Vorrang, als sie „... to any part of the contract of carriage ...“ zur Anwendung gelangen. Der Werdegang des Art. 82 (oben Rn 26) belegt, dass man durchgehend die Fälle der Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk vor Augen hatte. „... Any part ...“ ist daher in einem abschnittswisen Sinne zu verstehen und meint lediglich einzelne Teilstrecken. Im Gegensatz dazu werden über Art. 18 Abs. 4 S. 2, Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk die Art. 18 ff. auf die gesamte Beförderung zur Anwendung gebracht. Art. 82 (a) Rotterdam Regeln hilft daher letztlich nicht weiter. **63**

Darüber hinaus fehlt es in den Rotterdam Regeln an Bestimmungen dazu, wie dieser Konflikt zu lösen wäre. Damit ist auf das autonome Kollisionsrecht abzustellen. Ausgehend vom deutschen Recht käme es auf den Grundsatz des Vorrangs des jüngeren Gesetzes an (oben Rn 8–10). Im Ergebnis würden hier die Rotterdam Regeln vorgehen und Art. 18 ff. MontrealÜ bzw. WarschauAbk verdrängen. **64**

V. Das Verhältnis zur CMNI

- 65 Die Rotterdam Regeln gelten für Seebeförderungen, die CMNI für Beförderungen auf Binnengewässern (unten Rn 69–70). Zu einer Überschneidung kann es daher nicht kommen (unten Rn 67).

1. Der Anwendungsbereich der CMNI

- 66 Gegenstand der CMNI sind Beförderungen über Binnengewässer (siehe Art. 1 Nr. 1).⁶³ Darüber hinaus kommt die CMNI nicht zur Anwendung, sie betrifft ausschließlich das Frachtrecht der Binnenschifffahrt. Es finden sich auch keine Tatbestände, die ihren Anwendungsbereich auf Spielarten multimodaler Beförderungen ausdehnen.⁶⁴

2. Keine Kollision

- 67 Die Rotterdam Regeln gelten, wie der Umschreibung des Frachtvertrages in Art. 1 Nr. 1 S. 2 sowie etwa auch der Überschrift des Übereinkommens zu entnehmen ist, nur für Beförderungen (ganz oder teilweise) auf See. Beförderungen über Binnengewässer fallen von vornherein nicht in den Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln. Daher ist eine Kollision zwischen der CMNI einerseits und den Rotterdam Regeln andererseits an sich von vornherein ausgeschlossen. Unter diesem Gesichtspunkt ist die Regelung des Art. 82 (d) Rotterdam Regeln verfehlt. Sie zielt eindeutig auf die CMNI ab und nimmt insbesondere Bezug auf deren Art. 2 Abs. 2.

3. Die Rotterdam Regeln und Beförderungen teilweise auf Binnengewässern

- 68 Beförderungen ausschließlich über Binnengewässer kommen häufig vor. Beförderungen ausschließlich über Seegewässer sind selten, etwa solche von und nach Offshore-Lade- und -Löscheinrichtungen oder im Falle eines Schiff/Schiff-Umschlags. Die meisten Beförderungen über See führen auch über Binnengewässer, namentlich in den Lade-, Zwischen- bzw. Löschhafen oder beim Befahren von Flüssen oder Kanälen. Diese Binnengewässerstrecken können auch verhältnismäßig lang oder sogar länger sein als die Seestrecke. So verhält es sich beispielsweise bei einer Beförderung von Duisburg den Rhein abwärts zu einem Hafen im Südosten Großbritanniens. In den Rotterdam Regeln finden sich keine Vorschriften, aus denen sich ergibt, was unter diesem Gesichtspunkt unter einer Beförderung „auf See“

⁶³ *Ramming* (Fn 25) Rn 316.

⁶⁴ *Ramming* (Fn 25) Rn 354.

zu verstehen ist (unten Rn 71–74). Erforderlich ist zunächst eine Abgrenzung der Binnen- von den Seegewässern (sogleich 69–70).

a) Binnen- und Seegewässer

Zunächst ist zu klären, wie Binnen- und Seegewässer voneinander abzugrenzen sind. Die Rotterdam Regeln enthalten hierzu keine näheren Bestimmungen. Insofern muss das jeweils im Übrigen anwendbare nationale Recht herangezogen werden.⁶⁵ Gilt deutsches Sachrecht, kommen die Grundsätze des § 1 Nr. 1 bis 4 FIRVO⁶⁶ zur Anwendung.⁶⁷ Die hier niedergelegten knappen Regelungen zur Festlegung der Grenzen der Seefahrt werden trotz ihrer flaggenrechtlichen Herkunft traditionell auch im deutschen Seefrachtrecht angewandt. Sie gelten nicht nur für deutsche Gewässer, sondern weltweit und unabhängig davon, wie das Recht des anderen Staates, um dessen Gewässer es geht, seine Binnen- von den Seegewässern unterscheidet. Diese Abgrenzung der Binnen- von den Seegewässern gilt auch im Rahmen der CMNI, die ebenfalls keine eigenen Vorschriften hierzu enthält.⁶⁸

Auch § 1 Nr. 2 FIRV kann herangezogen werden. Hier wird auf die seewärtige Begrenzung der Binnenwasserstraßen abgestellt, also auf § 1 Abs. 1 Nr. 1 WaStrG⁶⁹ und den Katalog der Anlage 1. Dies betrifft nur deutsche Wasserstrassen. § 1 Nr. 2 FIRV kann nicht als Bezugnahme auf die entsprechenden wegerechtlichen Vorschriften der jeweiligen anderen Staaten verstanden werden, deren Gewässer als Binnen- oder Seegewässer eingeordnet werden sollen. Eine Anwendung des § 1 Nr. 2 FIRV (nur) in Bezug auf deutsche Gewässer steht nicht in Widerspruch zu Art. 2 Rotterdam Regeln, weil nicht das Übereinkommen, sondern lückenfüllend autonomes Recht angewandt wird. Und das nationale Recht kann die Abgrenzung zwischen Binnen- und Seegewässern für seine eigenen Gewässer anders festlegen als für die übrigen Gewässer. Dies gilt richtigerweise auch für die CMNI und die dort gleichermaßen erforderlich Abgrenzung der Binnen-

⁶⁵ *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 29.

⁶⁶ Flaggenrechtsverordnung (FIRV) vom 4. Juli 1990 (BGBl. 1990 I S. 1389), zuletzt geändert durch Art. 525 der Verordnung vom 31. Oktober 2006 (BGBl. 2006 I S. 2407, 2472).

⁶⁷ Siehe *Ramming* (Fn 25) Rn 14–18.

⁶⁸ Siehe *Ramming* (Fn 25) Rn 316–318.

⁶⁹ Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. Mai 2007 (BGBl. 2007 I S. 962, berichtigt BGBl. 2008 I S. 1980), zuletzt geändert durch Art. 5 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2585, 2617).

von den Seegewässern.⁷⁰ Auch hier fordert § 1 Nr. 2 FIRV nicht die Berücksichtigung der wegerechtlichen Vorgaben des betreffenden anderen Staates.⁷¹

b) Beförderung über Binnen- bzw. Seegewässer

- 71 Eine durchgehende Beförderung per Schiff (ohne Umladung – dazu unten Rn 79) kann sowohl über Binnen- als auch über Seegewässer führen. Hier gilt es zu klären, unter welchen Voraussetzungen trotz des Befahrens des jeweils anderen Gewässers von einer Beförderung über Binnengewässer bzw. einer solchen über See auszugehen ist. Die Rotterdam Regeln enthalten hierzu keine ausdrücklichen Bestimmungen.⁷²
- 72 Allerdings lässt sich Art. 82 (d) Rotterdam Regeln mittelbar ein Hinweis darauf entnehmen, wie die Abgrenzung zu erfolgen hat. Dort ist ausdrücklich von Beförderungen die Rede, die (ohne Umladung – dazu unten Rn 79) sowohl über Binnen- als auch über Seegewässer führen. Die Bestimmung enthält einen (verfehlten – oben Rn 67) Hinweis auf die CMNI, die ihrerseits in Art. 2 Abs. 2 eine Bestimmung über die Einordnung von Beförderungen, die sowohl über Binnen- als auch über Seegewässer führen, umfasst. Diese entspricht wiederum nahezu wörtlich der des § 450 HGB. M.E. kann man den Ansatz des Art. 2 Abs. 2 CMNI daher auch im Rahmen der Rotterdam Regeln heranziehen.⁷³
- 73 Die in Art. 2 Abs. 2 (a) CMNI, § 450 Nr. 1 HGB vorgesehene Konnossements-Alternative bleibt auch mit Blick auf die Rotterdam Regeln unberücksichtigt. Zum einen ist unklar, ob an dem Konzept des Konnossements unter den Rotterdam Regeln überhaupt festgehalten werden kann (oben Rn 11). Zum anderen führt die Konnossements-Alternative in einen Zirkel hinein: ob ein Konnossement und kein Ladeschein über eine Binnenschiffs-Beförderung ausgestellt wurde, beurteilt sich gerade danach, ob der Ablieferung eine Beförderung über See und nicht eine solche über Binnengewässer vorausgeht.⁷⁴

⁷⁰ Ungenau *Ramming* (Fn 25) Rn 316.

⁷¹ So aber offenbar *Czwerwenka* TranspR 2001, 277, 278 (vor 2.); v. *Waldstein/Holland* (Fn 74) Rn 7 zu Art. 2 CMNI.

⁷² Siehe schon *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 26–29.

⁷³ Siehe *Ramming* HmbSchRZ 2009, 414 Nr. 141 Rn 27–28.

⁷⁴ Ausführlich *Ramming* TranspR 2005, 138; *Ramming* (Fn 26) Rn 107–109, Rn 326 – abweichend v. *Waldstein/Holland* (Binnenschiffahrtsrecht, 2007) Rn 6 zu § 450 HGB, Rn 6 zu Art. 2 CMNI; *Koller* (Transportrecht, 7. Auflage 2010) Rn 5 zu § 450 HGB; *Münchener Kommentar* (Fn 45) (Herber) 10–16 zu § 450; *Ebenroth/Boujong/Joost/*

Für die Rotterdam Regeln sind daher die Ansätze der Art. 2 Abs. 2 (b), § 450 Nr. 2 HGB maßgeblich: eine Beförderung über See liegt vor, wenn die auf Seegewässern zurückzulegende Strecke die größere ist. Dies ergibt sich für die Rotterdam Regeln m. E. aus Art. 82 (d) und damit aus dem Übereinkommen selbst. Auf diese Weise hätte die Vorschrift doch eine eigenständige Bedeutung. Aber auch unabhängig davon ist das Abstellen auf das Verhältnis der See- und Binnengewässerstrecken ein naheliegender und unmittelbar einleuchtender Grundsatz. Jedenfalls aber käme § 450 Nr. 2 HGB zur Anwendung, wenn die Frage nach dem im Übrigen anwendbaren Sachrecht zu entscheiden wäre und es insofern auf das deutsche Recht ankäme.

c) Binnengewässer- bzw. See(teil)strecken

Weder bei den Rotterdam Regeln (oben Rn 12) noch bei der CMNI (ausdrücklich Art. 2 Abs. 3) spielt es eine Rolle, ob ein Binnen- oder ein Seeschiff eingesetzt werden soll. Maßgeblich ist vielmehr, ob eine Beförderung per Schiff (überwiegend) über Binnen- oder über Seegewässer geschuldet ist (oben Rn 71–74). Dies hat für die Rotterdam Regeln in mehrfacher Hinsicht Bedeutung.

aa) Eine durchgehende Beförderung per Schiff

Schuldet der Unternehmer nur eine durchgehende Beförderung (ohne Umladung – unten Rn 79) vom Lade- bis zum Löschhafen, entscheidet die Antwort auf die Frage, ob die Beförderung überwiegend über See- oder über Binnengewässer führen soll, über die Anwendbarkeit der Rotterdam Regeln schlechthin. Sie bleiben unberücksichtigt, wenn die Strecke über Binnengewässer die längere ist.

bb) Teilstrecken über Binnen- und Seegewässer

Die verschiedenen Teilstrecken einer Multimodalbeförderung werden jeweils durch das Ver- bzw. Entladen sowie durch das Umladen des Gutes auf ein andersartiges Beförderungsmittel voneinander abgegrenzt. Hier ist zunächst jede Teilstrecke für sich zu betrachten und zu ermitteln, ob sie überwiegend über See- oder über Binnengewässer führt. Um die Rotterdam Regeln zur Anwendung zu bringen, muss mindestens eine von ihnen überwiegend über See gehen und den erforderlichen Bezug zu den Vertragsstaaten haben (Art. 5 [b] und [d]). Mehrere aufeinanderfolgende Teilstrecken,

Strohn (Handelsgesetzbuch, Band 2 §§ 343–475 h, 2. Auflage 2009) (Schaffert) Rn 3 zu § 450.

die für sich überwiegend auf Seegewässern zurückzulegen sind, werden zu einer (Durch-)Seeteilstrecke zusammengezogen. Diese ist Grundlage der Prüfung nach Art. 5 (b) und (d) Rotterdam Regeln. Der Umladehafen bzw. die Umladehäfen bleiben unberücksichtigt, was im Einzelfall zur Nichtanwendbarkeit der Rotterdam Regeln führen kann, wenn ausschließlich durch ihn bzw. einen von ihnen der notwendige Bezug zu den Vertragsstaaten hergestellt würde.

- 78** Ergibt sich, dass keine der Teilstrecken überwiegend über Seegewässer führt, bleiben die Rotterdam Regeln insgesamt unberücksichtigt. Ist mindestens eine Seeteilstrecke vorhanden, so dass das Übereinkommen zur Anwendung gelangt, kann die Beförderung daneben eine (Durch-)Teilstrecke umfassen, die überwiegend über Binnengewässer führt. Erfüllt diese Teilstrecke, ausgehend von einem hypothetischen Teilstrecken-Frachtvertrag, die Voraussetzungen der CMNI, kommen deren Haftungs-vorschriften – und nur diese – nach Art. 26 Rotterdam Regeln zur Anwendung (unten Rn 85). Dies ist kein Fall des Art. 82 (d) Rotterdam Regeln.

d) Ohne Umladung

- 79** Art. 82 (d) Rotterdam Regeln stellt darauf ab, dass die Güter „without trans-shipment“, also ohne Umladung, über Binnen- und Seegewässer transportiert werden. Dies entspricht Art. 2 Abs. 2 CMNI und ebenso § 450 HGB. Der Vorbehalt hat keine Bedeutung und könnte auch entfallen.⁷⁵ Gemeint sein kann nach dem Zusammenhang nur eine Umladung genau auf der Grenze zwischen Binnen- und Seegewässern, was praktisch nicht vorkommt. Allenfalls betont der Vorbehalt, dass die Güter diese Grenze an Bord eines Schiffes passieren müssen.

e) Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I und Art. 29 CMNI

- 80** Sowohl aus den Rotterdam Regeln (oben Rn 71–74) als auch aus Art. 2 Abs. 2 CMNI ergibt sich, dass es jeweils auf das Verhältnis der auf Binnen- bzw. Seegewässern zurückzulegenden Strecken ankommt. Vorbehaltlich der Erfüllung der übrigen Voraussetzungen gelten die Rotterdam Regeln, wenn eine Seebeförderung geschuldet ist, und die CMNI, wenn die Güter (überwiegend) über Binnengewässer befördert werden sollen. Beide Übereinkommen überlassen die Abgrenzung der Binnen- von den Seegewässern dem jeweils im Übrigen anwendbaren nationalen Recht.

⁷⁵ v. Waldstein/Holland (Fn 74) Rn 4 zu § 450 HGB; Ramming TranspR 2005, 138, 139 (linke Spalte oben) und S. 143 (unter III.1); Ramming (Fn 25) Rn 107 und 326.

Dies ermittelt sich grundsätzlich anhand der Art. 3 und 5 Abs. 1 und 3 Rom I⁷⁶. Etwas anderes gilt, wenn der Frachtvertrag der CMNI unterläge, insbesondere also auch der erforderliche Bezug zu den Vertragsstaaten (Art. 2 Abs. 1) gegeben wäre. In diesem Falle kämen die Bestimmungen des Art. 29 zur Anwendung, die eigene internationalprivatrechtliche Grundsätze zur Feststellung des im Übrigen anwendbaren Sachrechts enthalten. Art. 3 Rom I und Art. 29 Abs. 1 CMNI stellen in erster Linie übereinstimmend auf eine Rechtswahl ab. Abweichungen bestehen allerdings bei der objektiven Anknüpfung nach Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I einerseits und Art. 29 Abs. 2 und 3 CMNI andererseits. Damit kann es sich ergeben, dass Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I und Art. 29 Abs. 2 und 3 CMNI in eigenartiger Weise im Sinne eines doppelten Zirkels zu verschiedenen Sachrechten hinführen, die die Abgrenzung zwischen See- und Binnengewässern in unterschiedlicher Weise vornehmen. **81**

Aus Sachrecht A ergebe sich aufgrund der Abgrenzung ein Überwiegen der Strecken auf Binnengewässern, aus Sachrecht B ein Überwiegen der Strecke auf Seegewässern. Die internationalprivatrechtliche Anknüpfung des Frachtvertrages nach Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I führt zu Sachrecht A. Die Binnengewässerstrecke überwiegt, es gilt die CMNI. Deren Art. 29 Abs. 2 und 3 bringt dagegen Sachrecht B zur Anwendung. Hiernach überwiegt die Seestrecke, so dass nicht die CMNI und deren Art. 29, sondern Seefrachtrecht und damit ggf. die Rotterdam Regeln sowie die Rom-I-Verordnung zur Anwendung gelangen. Jetzt gelten Art. 5 Abs. 1 und 3 Rom I, das nunmehr im Übrigen anwendbare Sachrecht A lässt die Strecke auf Binnengewässern überwiegen. Und so weiter. **82**

Das jeweils heranzuziehende Sachrecht entscheidet über ein Merkmal, das seinerseits die Anwendung der betreffenden internationalprivatrechtlichen Vorschriften steuert. Dabei kann das Sachrecht der internationalprivatrechtlichen Vorschrift, aufgrund derer es überhaupt zur Anwendung gelangt, die Grundlage entziehen. An dieser Stelle kann m. E. zunächst auf den Rechtsgedanken der Art. 3 Abs. 5, Art. 10 Abs. 1 Rom I, Art. 3 Abs. 4, Art. 8 Abs. 1 EVÜ,⁷⁷ Art. 27 Abs. 4, Art. 31 Abs. 1 EGBGB⁷⁸ a.F. abge- **83**

⁷⁶ Verordnung (EG) Nr. 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (Rom I) (Abl. 2008 Nr. L 177 S. 6, berichtigt ABI. 2009 Nr. L 309 S. 87).

⁷⁷ Übereinkommen vom 19. Juni 1980 über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (BGBl. 1986 II S. 809), in der Fassung des 4. Beitrittsübereinkommens vom 14. April 2005 (BGBl. 2006 II S. 348; 2007 II S. 638).

stellt werden: die nach dem jeweiligen Sachrecht getroffene Entscheidung, ob die Strecken auf Binnen- bzw. Seegewässern überwiegen, ist endgültig. Sie wird insbesondere auch dann nicht mehr rückgängig gemacht, wenn nach den internationalprivatrechtlichen Regelungen, die nunmehr gelten würden, eben dieses Sachrecht nicht mehr zu Anwendung gelangt.

84 Damit ist das Problem aber noch nicht endgültig gelöst. Denn es bleibt die Frage, nach welchem der beiden in Frage kommenden Sachrechte denn jetzt zu entscheiden ist. Hierfür ist m. E. wiederum der Rang der betreffenden internationalprivatrechtlichen Vorschriften maßgeblich. Die Kollision zwischen Art. 29 CMNI und den betreffenden Bestimmungen der Rom-I-Verordnung wird durch Art. 25 Abs. 1 Rom I zugunsten des Art. 29 CMNI gelöst. Die Vorschrift des Art. 25 Abs. 2 Rom I kommt nicht zur Anwendung. Denn mit Kroatien, der Russischen Föderation, der Schweiz und Moldau umfasst die CMNI Vertragsstaaten,⁷⁹ die nicht gleichzeitig EU-Mitgliedstaaten sind.

85 All dies führt dazu, dass zunächst davon auszugehen ist, dass – wenn der erforderliche Bezug zu den Vertragsstaaten gegeben ist – die CMNI und mit ihr Art. 29 zur Anwendung gelangt. Das aufgrund dieser Vorschrift ermittelte Sachrecht entscheidet über die Abgrenzung der Binnen- von den Seegewässern. Ergibt sich, dass die Beförderung überwiegend über Binnengewässer führt, liegen die Voraussetzungen des Art. 2 Abs. 2 (b) CMNI vor und das Übereinkommen gilt. Andernfalls bleibt die CMNI unberücksichtigt. Da weiterhin feststeht, dass die Beförderung überwiegend über See erfolgen soll, wäre der Weg zu den Rotterdam Regeln frei, wenn die sonstigen Voraussetzungen einer Anwendung erfüllt wären, insbesondere wenn der erforderliche Bezug zu den Vertragsstaaten gegeben ist (Art. 5 Abs. 1 [b] und [d]).

VI. Art. 26 Rotterdam Regeln

85 Auch in Art. 26 Rotterdam Regeln geht es auf den ersten Blick um das Verhältnis der Regeln zu anderen Übereinkommen. Die Vorschrift ist Teil des Kapitels 6 mit „Additional provisions relating to particular stages of carriage“. Gegenstand des Art. 26 Rotterdam Regeln ist die Haftung des Beförderers auf den Abschnitten der Beförderung von der Übernahme des

⁷⁸ Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. September 1994 (BGBl. I S. 2494, berichtigt BGBl. 1997 I S. 1061), zuletzt geändert durch Art. 2 des Gesetzes vom 24. September 2009 (BGBl. 2009 I S. 3145).

⁷⁹ Zu diesen siehe http://www.unece.org/trans/main/sc3/sc3_cmni_legalinst.html.

Gutes bis zur Verladung im Ladehafen und von der Entladung im Löschhafen bis zur Ablieferung. Die Rotterdam Regeln beanspruchen nach ihrem Art. 5 Abs. 1 (a) und (c) auch Geltung für diese Teile der Beförderung. Hiervon macht Art. 26 eine Ausnahme, indem bestimmt wird, dass in den Fällen, in denen die Teilstrecken einem anderen Frachtrechtsübereinkommen („... international instrument ...“) unterliegen würden („... would have applied ...“ – Buchst. [a]), diesem den Vorrang einräumt. Die Rechtsnatur des Art. 26 Rotterdam Regeln war Gegenstand ausführlicher Erörterungen (unten Rn 86). Sie kommt letztlich in ihrem Wortlaut nicht abschließend zum Ausdruck (unten Rn 88). Art. 26 Rotterdam Regeln hat viel Ähnlichkeit mit § 452 a S. 1 HGB (unten Rn 90–92). Viele der Fragen, die diese Bestimmung aufweicht, müssen auch in Bezug auf Art. 26 Rotterdam Regeln beantwortet werden.

1. Zum Werdegang der Vorschrift

Von Beginn der Verhandlungen zu den Rotterdam Regeln an wurde das Verhältnis des Übereinkommens zu den bereits existierenden unimodalen Frachtrechtsübereinkommen erörtert. Ursprünglich ging man davon aus, dass die heutigen Bestimmungen des Art. 26 die des heutigen Art. 82 mit umfassten.⁸⁰ Die Regelungen wurden erst im weiteren Verlauf getrennt und an verschiedene Stellen in die Rotterdam Regeln eingestellt.⁸¹ Das Verhältnis der Bestimmungen der heutigen Art. 26 und Art. 82 wurde immer wieder angesprochen.⁸² Zuletzt wurde in den Materialien klargestellt, dass

⁸⁰ Siehe Art. 4.2.1 in Working Group III (Transport Law), Ninth session, New York, 15–26 April 2002, Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Note by the Secretariat, A/CN.9/WG.III/WP.21 (8 January 2002) S. 21 sowie die Ziff. 49–55.

⁸¹ Siehe UNCITRAL, Thirty-sixth session, Vienna 30 June – 11 July 2003, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eleventh session (New York, 24 March to 4 April 2003) A/CN.9/526 (9 May 2003) Ziff. 247–250; A/CN.9/WG.III/WP.32 (oben Fn 47) dort Fn 42 und 231; A/CN.9/WG.III/WP.56 (oben Fn 47) S. 65 und dort Fn 280 und 607.

⁸² Siehe A/CN.9/WG.III/WP.101 (oben Fn 33) S. 22 f.; UNCITRAL, Fortieth session, Vienna 25 June–12 July 2007, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its nineteenth session (New York, 16–27 April 2007) A/CN.9/621 (9 May 2003) Ziff. 186; UNCITRAL, Fortieth session, Vienna 25 June–12 July 2007, Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its eighteenth session (Vienna, 6–27 November 2006) A/CN.9/616 (27 November 2006) Ziff. 217–225; Working Group III (Transport Law) Nineteenth session, New York, 16–27 April 2007, Transport Law: Preparation of a draft convention on the carriage of goods [wholly or partly] [by sea], Proposals of France submitted to Working Group III (Transport Law), Note by the Secretariat, A/CN.9/

Art. 26 in der Fassung, wie er sich heute in den Rotterdam Regeln findet, nicht mehr die Kollision von Übereinkommen betreffe.⁸³ Ein anderer, immer wieder aufgegriffener Punkt war die Frage, ob nicht nur die Haftungs-vorschriften des völkerrechtlich vereinheitlichten Frachtrechts, sondern möglicherweise auch das jeweils auf den hypothetischen Teilstrecken-frachtvertrag anwendbare nationale Recht vorrangig zur Anwendung ge-bracht werden solle.⁸⁴

2. Die Bestimmungen des Art. 26 Rotterdam Regeln

- 87** Art. 26 Rotterdam Regeln nimmt sich des Falles an, dass es auf einer Landteilstrecke zu Verlust oder Beschädigungen des Gutes kommt, oder dass ein Umstand, der zu einer Überschreitung der Lieferfrist führt, gesetzt wird Bemerkenswert ist der Vorbehalt, dass die Ursache für den Schaden ausschließlich („solely“) auf der Landteilstrecke gesetzt worden sein muss. Art. 26 Rotterdam Regeln ordnet an, dass sich der auf der Landteilstrecke eingetretene Schaden unter bestimmten Voraussetzungen nicht nach den Haftungs-vorschriften der Rotterdam Regeln, sondern nach denjenigen des betreffenden unimodalen Frachtrechtsübereinkommens beurteilt.
- 88** Art. 26 (a) Rotterdam Regeln erläutert weiter, dass von einem hypotheti-schen Teilstreckenfrachtvertrag über eine Beförderung über die betreffende Teilstrecke, geschlossen zwischen dem Shipper und dem Beförderer, auszu-gehen ist. Unterliegt dieser hypothetische Frachtvertrag einem internationa-len Übereinkommen, so verdrängen dessen Haftungs-vorschriften diejenigen der Rotterdam Regeln. In Art. 26 (b) Rotterdam Regeln ist weiter klarge-stellt, dass nicht auf das betreffende unimodale Frachtrechtsübereinkommen insgesamt, sondern lediglich auf die Vorschriften über die Haftung des

WG.III/WP.89; A/CN.9/WG.III/WP.56 (oben Fn 47) S. 28–29; A/CN.9/WG.III/WP.78 (oben Fn 47).

⁸³ A/CN.9/645 (oben Fn 51) Ziff. 257.

⁸⁴ Siehe A/CN.9/WG.III/WP.101 (oben Fn 33) dort Fn 156–157; UNCITRAL, Forty-first Session, New York, 16 June – 3 July 2008, Draft convention on contracts for the interna-tional carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Govern-ments and intergovernmental organizations, Addendum, A/CN.9/658/Add.3 (16 April 2008) S. 3 („Article 27“); UNCITRAL, Forty-first Session, New York, 16 June – 3 July 2008, Draft convention on contracts for the international carriage of goods wholly or partly by sea, Compilation of comments by Governments and intergovernmental organi-zations, Addendum, A/CN.9/658/Add.7 (7 May 2008) S. 3 oben; A/CN.9/642 (oben Fn 33) Ziff. 163 und 166; A/CN.9/WG.III/WP.81 (oben Fn 33) S. 24 f.; A/CN.9/ 621 (oben Fn 82) Ziff. 187–192; A/CN.9/616 (oben Fn 82) Ziff. 226+228 sowie die abschlie-ßende Entscheidung in A/63/17 (oben Fn 56) Ziff. 92–96, 98.

Beförderers, die Beschränkung der Haftung sowie die Fristen zur Geltendmachung Bezug genommen wird. Erst im Zusammenhang mit den einleitenden Worten des Art. 26 Rotterdam Regeln erschließt sich, dass es in einem engeren Sinne lediglich um die Haftung für Ladungsschäden bzw. die Überschreitung der Lieferfrist geht. Schließlich stellt Art. 26 (c) Rotterdam Regeln klar, dass lediglich diejenigen Haftungsvorschriften des betreffenden unimodalen Frachtrechtsübereinkommens gemeint sind, die beidseitig zwingend oder jedenfalls zu Gunsten des Shippers halbseitig zwingend gelten.

Im Übrigen, soweit nicht über Art. 26 Rotterdam Regeln die Haftungs- **89**
vorschriften des betreffenden unimodalen Frachtrechtsübereinkommens zur Anwendung gebracht werden, gelten weiterhin die Bestimmungen der Rotterdam Regeln.

3. Die Parallele zu § 452 a S. 1 HGB

Art. 26 Rotterdam Regeln entspricht in vielerlei Hinsicht dem § 452 a **90**
S. 1 HGB. Diese Vorschrift betrifft den Fall des bekannten Schadensortes und setzt die Haftungsvorschriften des betreffenden Teilstreckenrechts gegenüber den allgemeinen Bestimmungen der §§ 452 ff. HGB und den in § 452 S. 1 HGB in Bezug genommenen Vorschriften der §§ 425 ff. HGB durch. Art. 26 Rotterdam Regeln und § 452 a S. 1 HGB verfolgen den gleichen Grundgedanken: die speziellen, auf die Belange der betreffenden Teilstrecke zugeschnittenen Haftungsvorschriften sollen den allgemeinen Bestimmungen vorgehen. Insofern wird die Einheitslösung, die sowohl von den Rotterdam Regeln als auch von den §§ 452 ff. HGB als Grundmodell vorgesehen ist, zu Gunsten des Network-Prinzips durchbrochen.

Bemerkenswert ist auch der Umstand, dass sowohl Art. 26 Rotterdam **91**
Regeln als auch § 452 a S. 1 HGB übereinstimmend auf den hypothetischen Teilstreckenfrachtvertrag Bezug nehmen. Art. 26 Rotterdam Regeln stellt in diesem Zusammenhang klar, dass es auf einen gedachten Frachtvertrag zwischen dem Shipper und dem Beförderer ankommt. § 452 a S. 1 HGB lässt dies offen, wird aber von der wohl überwiegenden Meinung inzwischen ebenfalls in diesem Sinne verstanden.⁸⁵ Ebenso bringen sowohl

⁸⁵ BGH HmbSchRZ 2009, 265 Nr. 105 [24–25] mit Anm. Ramming HmbSchRZ 2009, 295 Nr. 114; BGH NJW-RR 2008, 549 [16, 22] (mit Anm. Herber TranspR 2007, 475) „Atlantic Concert“ = HmbSeeRep 2007, 205 Nr. 123, zuvor OLG Hamburg TranspR 2004, 402 mit Anm. Herber aaO. = HmbSeeRep 2004, 232 Nr. 175; BGH TranspR 2008, 210 [17] = HmbSeeRep 2008, 97 Nr. 44, Ber. OLG Stuttgart HmbSeeRep 2008, 162 Nr. 68; BGH NJW-RR 2009, 175 [15]; OLG Hamburg TranspR 2008, 125, 127 (unter 2.)

Art. 26 Rotterdam Regeln als auch § 452 a S. 1 HGB in gleicher Weise lediglich die Haftungsvorschriften des betreffenden Teilstreckenrechts, nicht aber alle sonstigen frachtrechtlichen Bestimmungen zur Anwendung.

- 92 Allerdings bestehen zwischen Art. 26 Rotterdam Regeln und § 452 a S. 1 HGB auch Unterschiede im Detail. Art. 26 Rotterdam Regeln gewährt nur solchen Haftungsvorschriften des Teilstreckenrechts Vorrang, die in einem „international instrument“, namentlich also in einem völkerrechtlichen Übereinkommen, vereinheitlicht sind. Autonome nationale Haftungsvorschriften werden stets durch die der Rotterdam Regeln verdrängt. Im Gegensatz dazu bringt § 452 a S. 1 HGB alle Haftungsvorschriften des Teilstreckenrechts zur Anwendung, unabhängig davon, ob sie auf vereinheitlichtes oder auf autonomes nationales Recht zurückgehen. Ein weiterer Unterschied ergibt sich im Hinblick auf das Erfordernis der zwingenden Geltung. Während Art. 26 Rotterdam Regeln lediglich zwingend oder halb-zwingend geltenden Vorschriften den Vorrang einräumt, spielt dieser Gesichtspunkt bei § 452 a S. 1 HGB keine Rolle.

4. Die Kollision mit anderen Frachtrechtsübereinkommen

- 93 Art. 26 Rotterdam Regeln verweist auf unimodale Frachtrechtsübereinkommen, die auf einen hypothetischen Teilstreckenfrachtvertrag über die betreffende Teilstrecke zur Anwendung kommen würden (siehe auch oben Rn 88). An dieser Stelle sind zwei Fälle zu unterscheiden. Zu prüfen ist, ob das betreffende Übereinkommen von sich aus, kraft seiner eigenen Anwendungsnormen, Geltung für die betreffende Teilstrecke im Rahmen einer Multimodal-Beförderung beansprucht (unten Rn 94–97) oder nicht (so gleich Rn 98–100).

= HmbSeeRep 2008, 100 Nr. 45; OLG Hamburg TranspR 2008, 213, 215 (rechte Spalte oben) „Jeppesen Maersk“ = HmbSeeRep 2008, 137 Nr. 64; OLG Düsseldorf TranspR 2002, 33, 34 (rechte Spalte oben) und zuvor das LG Duisburg TranspR 2001, 217; OLG Stuttgart (2004) HmbSchRZ 2009, 211 Nr. 83 (S. 213 unter 4a); OLG Dresden TranspR 2002, 246 (unter 3 b); *Koller* (Fn 74) Rn. 5 zu § 452 a HGB; *Koller* VersR 2000, 1187, 1191 (unter ee [1]); *Fremuth/Thume* (Fritz Fremuth, Karl-Heinz Thume, Kommentar zum Transportrecht, 2000) (Fremuth) Rn. 8 zu § 452 a HGB; *Thume* CMR (Karl-Heinz Thume [Hrsg.], Kommentar zur CMR, 2. Auflage 2007) (Fremuth) Rn 2 und 15–24 Anhang III § 452 a HGB; *Herber* GS Helm S. 99 (S. 104 ff. unter 2.); *Münchener Kommentar* (Fn 45) (Herber) Rn 14 zu § 452 a; *Herber* TranspR 2005, 59, 61 (rechte Spalte oben); *Otte* Liber amorum Kegel S. 141 (S. 151); *Ramming* TranspR 1999, 352, 340 (rechte Spalte) – anders aber *Rabe* (Fn 4) Rn. 26 zu Anh § 656, TranspR 1998, 429, 433 ff. (unter IV., insbesondere S. 435 unter d sowie S. 436 f. unter d) sowie TranspR 2000, 189, 194 f. (unter 2.); *Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn* (Fn 74) (Reuschle) Rn 7 zu § 452 a; *Drews* TranspR 2006, 177, 183 f.

a) Das Übereinkommen kommt nicht von sich aus zur Anwendung

Oben (Rn 24) ist dargelegt worden, dass nach deutschem Rechtsverständnis weder die CMR noch die CIM 1999 der die CMNI, von sich aus auf Teilstrecken einer multimodalen Beförderung zur Anwendung gelangen (zum MontrealÜ bzw. WarschauAbk siehe unten Rn 98–100). Nach dem Grundgedanken des Art. 26 Rotterdam Regeln wäre im Einzelfall zu prüfen, ob der hypothetische Teilstrecken-Frachtvertrag einem dieser Übereinkommen unterliegen würde. An dieser Stelle macht die Formulierung „... do not prevail ...“ in den einleitenden Worten des Art. 26 Rotterdam Regeln Schwierigkeiten. Diese Wendung geht davon aus, dass die Übereinkommen zunächst von sich aus gelten und dass Art. 26 eine Kollisionsvorschrift darstellt, die zum Teil, nämlich im Hinblick auf die Haftungsvorschriften, jenen anderen Übereinkommen den Vortritt lässt. Trotz des eindeutigen Wortlauts kann Art. 26 Rotterdam Regeln aber m. E. nicht in dieser Weise verstanden werden. 94

Hierfür sprechen mehrere Gründe. Wäre der Vorbehalt in Art. 26 Rotterdam Regeln in diesem Sinne zu verstehen, würde es sich bei der Vorschrift um eine Kollisionsnorm handeln, die das Verhältnis zu anderen frachtrechtlichen Übereinkommen regelt. Als solche aber würde sie nicht in das Kapitel 6 gehören, sondern in das Kapitel 17, in dem sich auch die Bestimmung des Art. 82 findet. Zum anderen wäre die Anwendbarkeit des Art. 26 Rotterdam Regeln im Einzelfall davon abhängig, ob das betreffende nationale Recht das jeweilige unimodale Frachtrechtsübereinkommen in der Weise versteht, dass es von sich aus auf Teilstrecken einer multimodalen Beförderung zur Anwendung gelangt. Dies wird bereits von deutschen und britischen Gerichten unterschiedlich gesehen (oben Rn 24) und steht letztlich mit dem Ansatz des Art. 2 Rotterdam Regeln in Widerspruch. Der Gedanke der Rechtsvereinheitlichung gebietet es vielmehr, Art. 26 Rotterdam Regeln so zu verstehen, dass das betreffende Übereinkommen in jedem Falle gelten soll und es auf die Frage der Anwendbarkeit von sich aus nicht ankommt. Darüber hinaus hätte es in diesem Falle des Vorbehalts des Art. 26 (a) Rotterdam Regeln nicht bedurft, der, im Konjunktiv formuliert („... would have applied ...“, „... had made a ... contract ...“), mit dem hypothetischen Teilstreckenfrachtvertrag ersichtlich die Grundlage für die Ermittlung und Heranziehung des betreffenden Übereinkommens schaffen will. Und schließlich ergibt sich aus dem Bericht über die letzte Sitzung der UNCITRAL vor Verabschiedung der Rotterdam Regeln,⁸⁶ dass man sich durchaus bewusst war, dass die Formulierung „... does not prevail ...“ nicht 95

⁸⁶ A/63/17 (oben Fn 56).

passee und die Wendung „... do not apply ...“ möglicherweise geeigneter sei; letztlich beließ man es bei dem heutigen Wortlaut.⁸⁷

- 96 Der so verstandene Art. 26 Rotterdam Regeln hat daher eine konstitutive Wirkung. Das betreffende unimodale Frachtrechtsübereinkommen, das nicht von sich aus, kraft seiner eigenen Anwendungsnormen gilt, wird durch Art. 26 zur Anwendung gebracht. Der Grund für die Geltung des Übereinkommens ist die Anordnung in Art. 26. Entsprechend können die Rotterdam Regeln auch darüber entscheiden, in welchem Umfang das unimodale Frachtrechtsübereinkommen heranzuziehen ist. Und Art. 26 Rotterdam Regeln gibt vor, dass lediglich die Haftungsvorschriften und nicht auch die sonstigen Bestimmungen des unimodalen Frachtrechtsübereinkommens maßgeblich sein sollen.
- 97 Ob man hier noch von einer „Kollision“ zwischen den Haftungsvorschriften der Rotterdam Regeln und denen der über Art. 26 Rotterdam Regeln zur Anwendung gebrachten unimodalen Frachtrechtsübereinkommen sprechen kann, erscheint fraglich. Denn letztere gelten nicht von sich aus, sondern aufgrund der Anordnung des Art. 26 Rotterdam Regeln und damit als Teile der Rotterdam Regeln selbst. Jedenfalls löst Art. 26 die Überschneidung zugunsten der Haftungsvorschriften der unimodalen Frachtrechtsübereinkommen.

b) Das Übereinkommen kommt von sich aus zur Anwendung

- 98 Eine ganz andere Situation besteht, wenn sich ergibt, dass ein unimodales Frachtrechtsübereinkommen von sich aus, kraft seiner eigenen Anwendungsnormen, für Teilstrecken einer multimodalen Beförderung gilt. Dies betrifft nach deutschem Rechtsverständnis nur das MontrealÜ und das WarschauAbk, die nach ihren Art. 38 Abs. 1 bzw. Art. 31 Abs. 1 zur Anwendung gelangen. Nach der Rechtsprechung des englischen Court of Appeal gilt dies ebenfalls etwa für die CMR (oben Rn 24). Dieser Fall der Anwendbarkeit von sich aus wird dem ersten Anschein nach in Art. 26 Rotterdam Regeln angesprochen und in der Weise geregelt, dass (nur) die Haftungsvorschriften des betreffenden Übereinkommens Vorrang vor den Rotterdam Regeln haben.
- 99 Richtigerweise befasst sich Art. 26 Rotterdam Regeln trotz seines Wortlauts überhaupt nicht mit diesen Fällen. Käme das unimodale Frachtrechtsübereinkommen von sich aus zur Anwendung, würde es sich um eine Kollision völkerrechtlicher Übereinkommen handeln. Diese aber wird in Art. 82

⁸⁷ Ziff. 97.

Rotterdam Regeln geregelt. Dessen Tatbestand (a) nimmt sich insbesondere des Konfliktes zwischen den Rotterdam Regeln und Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk an und löst ihn zu Gunsten der letzteren. Würde Art. 26 Rotterdam Regeln tatsächlich den Konflikt von Übereinkommen zum Gegenstand haben, wäre Art. 82 (a) gegenstandslos.

Ebenso verhält es sich, wenn ein anderes unimodales Frachtrechtsübereinkommen von sich aus Geltung für Teilstrecken einer multimodalen Beförderung beansprucht. Dies gilt etwa für die CMR nach englischem Rechtsverständnis (oben Rn 24). Auch dieser Fall wird nicht von Art. 26 Rotterdam Regeln gelöst. Indem Art. 26 lediglich den Haftungsvorschriften, nicht aber den Übereinkommen insgesamt Vorrang gewährt, würde der betreffende Vertragsstaat der Rotterdam Regeln zudem gegen seine völkerrechtliche Pflicht zur (vollständigen) Umsetzung jenes anderen unimodalen Frachtrechtsübereinkommens verstoßen. Auch Art. 82 Rotterdam Regeln hilft nicht weiter, weil keiner der zusätzlichen Tatbestände (b) bis (d) den Fall erfasst, dass ein Übereinkommen lediglich auf eine Teilstrecke zur Anwendung gelangt. Da sich in den Rotterdam Regeln keine weiteren Bestimmungen zur Lösung des Konflikts finden, müsste hier das nationale Recht aushelfen (dazu oben Rn 8–10). **100**

VII. Das ZusÜSee bzw. das ZusÜBin

1. Der Anwendungsbereich des ZusÜSee und des ZusÜBin

Im Falle eines Zusammenstoßes zwischen Schiffen können die international vereinheitlichten Bestimmungen des ZusÜSee bzw. ZusÜBin zur Anwendung gelangen. Das ZusÜSee betrifft Zusammenstöße von Seeschiffen oder von See- und Binnenschiffen, unabhängig davon, ob sich der Zusammenstoß in See- oder Binnengewässern (oben Rn 69–70) ereignet hat (Art. 1). Ergänzend gilt das ZusÜBin für den Zusammenstoß von Binnenschiffen (Art. 1). Das ZusÜSee ist außerdem nur maßgeblich, wenn sämtliche beteiligten Schiffe Vertragsstaaten zugehören (Art. 12 Abs. 1 S. 1 Hs. 1), insbesondere also ihre Flagge führen. Das ZusÜBin enthält eine solche Einschränkung nicht. In Deutschland sind die Bestimmungen des ZusÜSee in die §§ 734 ff. HGB und die des ZusÜBin in die §§ 92 ff. BinSchG⁸⁸ eingearbeitet worden. **101**

⁸⁸ Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt vom 15. Juni 1895 (RGBl. 1895, 301), zuletzt geändert durch Art. 7 des Gesetzes vom 31. Juli 2009 (BGBl. 2009 I S. 2585, 2617).

- 102** Die Übereinkommen regeln die Haftung der Reeder bzw. Eigner der an einer Kollision beteiligten Schiffe (Art. 2 ff ZusÜSee, Art. 3 ff. ZusÜBin). Gleichgestellt ist eine so genannte Fernschädigung (Art. 13 ZusÜSee, Art. 1 Abs. 2 ZusÜBin). Beide Übereinkommen begründen insbesondere eine Haftung der Reeder bzw. Eigner für den Verlust oder die Beschädigung von Sachen, die sich an Bord der Schiffe befunden haben. Dazu gehört auch die jeweils auf den Schiffen beförderte Ladung. Damit haften die Reeder grundsätzlich auch den Eigentümern der beschädigten Güter. Dies gilt in gleicher Weise für Ansprüche der betreffenden Ladungseigentümer gegen den Reeder des (eigenen) Schiffes, auf dem die betroffenen Güter befördert worden sind.
- 103** Eine Besonderheit beider Überkommen besteht darin, dass die Reeder bzw. Eigner der an dem Zusammenstoß beteiligten Schiffe für Sachschäden lediglich im Verhältnis ihres Verschuldens einzustehen haben (Art. 4 Abs. 1 Hs. 1 ZusÜSee, Art. 4 Abs. 1 Fall 2, Abs. 2 Hs. 1 ZusÜBin). Nimmt also der Ladungseigentümer den Reeder bzw. Eigner „seines“ Schiffes in Anspruch und kann er, der Reeder bzw. Eigner, darauf verweisen, dass ihn an der Kollision etwa lediglich ein 50%iges Verschulden trifft, hat er auch lediglich für die Hälfte des Schadens einzustehen. Der Ladungseigentümer ist hier darauf angewiesen, sich im Übrigen an die Reeder bzw. Eigner der anderen an der Kollision beteiligten Schiffe zu halten.

2. Die Kollision

- 104** Zwischen dem Ladungseigentümer und dem Reeder bzw. Eigner kann auch ein vertragliches Rechtsverhältnis bestehen, das den Rotterdam Regeln unterliegt. Diese aber sehen eine andere Art der Haftung des Beförderers (= Reeders bzw. Eigners) im Falle des Verlustes oder der Beschädigung des Gutes vor. Grundsätzlich haftet der Beförderer auf Wertersatz (Art. 22 Rotterdam Regeln), allerdings der Höhe nach beschränkt (Art. 59 Rotterdam Regeln). Die Entlastung des Beförderers scheidet in vollem Umfang, wenn ihn ein auch nur geringstes (Mit-)Verschulden trifft. Auf ein Mitverschulden der übrigen an der Kollision beteiligten Schiffe kann der Beförderer nicht verweisen. Auch Art. 2 ff. ZusÜSee und Art. 3 ZusÜBin sehen eine Haftung des Reeders bzw. Eigners (= Beförderers) für den Schaden vor. Diese ist, abweichend von den Rotterdam Regeln, der Höhe nach unbeschränkt, aber von dem Verschuldensanteil des Reeders bzw. Eigners abhängig.

3. Die Lösung

Die Rotterdam Regeln enthalten keine Bestimmungen zu der Frage, wie der Konflikt mit dem ZusÜSee bzw. dem ZusÜBin zu lösen ist. Solche finden sich allerdings bereits im ZusÜSee bzw. im ZusÜBin selbst. Art. 10 bzw. Art. 8 Abs. 1 S. 2 sehen ausdrücklich vor, dass die Übereinkommen die Rechtsverhältnisse aus (Beförderungs-)Verträgen unberührt lassen. **105**

VIII. Nuklearschäden

Wie im internationalen vereinheitlichten Haftungsrecht üblich, enthalten auch die Rotterdam Regeln in Art. 86 eine umfassende Ausnahme zugunsten der internationalen und nationalen Vorschriften über die Haftung für Nuklearschäden. Diese ist in besonderer Weise ausgestaltet, indem sie etwa auf den Betreiber der Kernanlage kanalisiert ist. Nach Art. 86 (a) Rotterdam Regeln begründet das Übereinkommen keine Haftung (des Beförderers oder einer anderen Person), wenn der Betreiber einer Kernanlage nach Maßgabe bestimmter internationaler Übereinkommen für den Schaden einzustehen hat. Genannt werden das Übereinkommen vom 29. Juli 1960 über die Haftung gegenüber Dritten auf dem Gebiet der Kernenergie⁸⁹ in der Fassung des Zusatzprotokolls vom 28. Januar 1964⁹⁰ und die weiteren Änderungen der Protokolle vom 16. November 1982⁹¹ und vom 12. Februar 2004⁹² (noch nicht in Kraft) sowie das Wiener Übereinkommen vom 21. Mai 1963 über die zivilrechtliche Haftung für nukleare Schäden,⁹³ geändert durch das Gemeinsame Protokoll vom 21. September 1988 über die Anwendung des Wiener Übereinkommens und des Pariser Übereinkommens,⁹⁴ das Protokoll vom 12. September 1997 zur Änderung des Wiener Übereinkommens vom 21. Mai 1963 sowie das Übereinkommen vom 12. September 1997 über eine zusätzliche Entschädigung für Nuklearschäden. Der Vorbehalt gilt auch zugunsten aller zukünftigen Änderungen der genannten Übereinkommen sowie bemerkenswerter Weise auch pauschal für jedes zukünftige Übereinkommen betreffend die Haftung des Betreibers einer Nuklearanlage für Schäden aus nuklearen Ereignissen. Nicht in Art. 86 (a) Rotterdam Regeln genannt werden das Übereinkommen vom 25. Mai 1962 über die Haf-

⁸⁹ BGBl. 1975 II S. 957.

⁹⁰ BGBl. 1975 II S. 1007.

⁹¹ BGBl. 1985 II S. 691.

⁹² BGBl. 2008 II S. 902.

⁹³ BGBl. 2001 II S. 202, 207.

⁹⁴ BGBl. 2001 II S. 202, 203.

tion der Inhaber von Reaktorschiffen (Brüsseler Reaktorschiff-Übereinkommen) nebst Zusatzprotokoll⁹⁵ sowie das Übereinkommen vom 17. Dezember 1971 über die zivilrechtliche Haftung bei der Beförderung von Kernmaterial auf See.⁹⁶ Bestimmungen, die denen des Art. 86 Rotterdam Regeln entsprechen und zugunsten der Einstandspflicht für Nuklearschäden Ausnahmen vorsehen, finden sich im gesamten moderneren Haftungsrecht der Schifffahrt: Art. 9 Haag-Visby Regeln, Art. 25 Abs. 3 Hamburg Regeln, Art. 27 Abs. 2 CMNI, Art. 8 Abs. 2 ZusÜBin, Art. 3 (c) und (d) HBÜ 1996,⁹⁷ Art. 3 (c) und (d) CLNI.⁹⁸

IX. Übereinkommen über die Beschränkung der Gesamthaftung

107 Traditionell können der Reeder des Schiffes sowie andere am Schiffsbetrieb beteiligten Personen ihre Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf einen oder mehrere Höchstbeträge beschränken. Diese Befugnis ist in verschiedenen internationalen Übereinkommen einheitlich geregelt. Für Seeschiffe gelten das HBÜ 1996, das auch für Deutschland maßgeblich ist (§§ 486 ff. HGB), das HBÜ 1976⁹⁹ sowie das HBÜ 1957.¹⁰⁰ Für die Binnenschifffahrt stellt die CMNI international vereinheitlichte Bestimmungen bereit. Allerdings kommt in Deutschland die CLNI nach Art. 1 Abs. 2 HaftBeschrÄndG¹⁰¹ innerstaatlich nicht unmittelbar zur Anwendung. Vielmehr sind die Bestimmungen der CLNI in die §§ 4 bis 5 m BinSchG eingearbeitet worden. Der in den Rotterdam Regeln angesprochene Beförderer kann auch zu den Personen gehören, die zur Beschränkung der Haftung berechtigt sind, namentlich wenn er Reeder bzw. Eigner oder Charterer

⁹⁵ BGBl. 1975 II S. 977.

⁹⁶ BGBl. 1975 II S. 957, 1026.

⁹⁷ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786) in der Fassung des Protokolls vom 2. Mai 1996 (BGBl. 2000 II S. 790).

⁹⁸ Straßburger Übereinkommen vom 4. November 1988 über die Beschränkung der Haftung in der Binnenschifffahrt (CLNI) (BGBl. 1998 II S. 1643).

⁹⁹ Übereinkommen von 1976 vom 19. November 1976 über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen (BGBl. 1986 II S. 786).

¹⁰⁰ Übereinkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen; wiedergegeben etwa bei *Schaps/Abraham* (Fn 16) Anh I § 487 d.

¹⁰¹ Gesetz zur Änderung der Haftungsbeschränkung in der Binnenschifffahrt vom 25. August 1998 (BGBl. 1998 I S. 2489).

des Schiffes ist (siehe Art. 2 [a] HBÜ 1996 bzw. CLNI, § 5 c Abs. 1 S. 1 BinSchG).

1. Die Kollision

Wird der Beförderer nach Maßgabe der Rotterdam Regeln insbesondere vom Shipper oder dem Empfänger für einen Schaden in Anspruch genommen, steht ihm, wenn darüber hinaus die Voraussetzungen für eine Beschränkung der Gesamthaftung für alle Ansprüche vorliegen, die Befugnis zu, seine Einstandspflicht für den Anspruch zu beschränken. Im Ergebnis kann es hier zu einer mehrfachen Beschränkung des Anspruchs kommen: Einmal nach Maßgabe der Rotterdam Regeln, darüber hinaus auf Grundlage des betreffenden Übereinkommens der Haftungsbeschränkung. Dies steht im Widerspruch zu den Rotterdam Regeln, die grundsätzlich nicht vorsehen, dass die Einstandspflicht, die im Übereinkommen vorgesehen ist, nochmals herabgesetzt wird. Insofern kommt es zu einer Kollision zwischen den Rotterdam Regeln einerseits und den Übereinkommen über die Beschränkung der Gesamthaftung andererseits. **108**

2. Die Lösung

Dieser Konflikt wird durch die knappe Bestimmung des Art. 83 Rotterdam Regeln gelöst. Dort heißt es, dass die Anwendung der Bestimmungen jedes internationalen Übereinkommens oder autonomen nationalen Rechts über das Recht zur Beschränkung der Gesamthaftung nicht beeinträchtigt wird. Vorschriften dieser Art haben Tradition. Entsprechende Bestimmungen finden sich auch in Art. 8 Haager bzw. Haag-Visby Regeln, Art. 25 Abs. 1 Hamburg Regeln, Art. 27 Abs. 1 CMNI. **109**

X. Zusammenfassung

Zwischen den Rotterdam Regeln einerseits und anderen internationalen Übereinkommen andererseits kann es zu Konflikten kommen. Eine Kollision zwischen den Rotterdam Regeln und den Haager bzw. Haag-Visby- bzw. den Hamburg Regeln wird durch Art. 89 Rotterdam Regeln vermieden. Hier ist vorgesehen, dass eine Ratifikation der Rotterdam Regeln erst wirksam werden kann, wenn die Kündigung der Haager bzw. Haag-Visby oder Hamburg Regeln ihrerseits wirksam geworden ist. Ebenso kann es Überschneidungen zwischen den Rotterdam Regeln und unimodalen Frachtrechtsübereinkommen geben, die in bestimmten Fällen Geltung für die betreffende Teilstrecke einer Multimodalbeförderung oder für die gesamte Beförderung beanspruchen. Dies betrifft namentlich Art. 38 Abs. 1 **110**

MontrealÜ, Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk, Art. 2 CMR sowie Art. 1 § 4 CIM 1999. Hier ordnet Art. 82 an, dass die Rotterdam Regeln hinter den Bestimmungen dieser Übereinkommen zurücktreten. Art. 82 Rotterdam Regeln erfasst jedoch nicht die Situation, dass das MontrealÜ bzw. das WarschauAbk über Art. 17 Abs. 4 S. 2, Art. 17 Abs. 3 S. 2 auf die Multimodalbeförderung zur Anwendung gelangen. Hier muss das autonome nationale Kollisionsrecht aushelfen. Dagegen kann es zu einer Überschneidung zwischen den Rotterdam Regeln und der CMNI an sich nicht kommen, weil sich die Rotterdam Regeln auf Beförderungen über See und die CMNI auf solche über Binnengewässer beziehen. Unter diesem Gesichtspunkt läuft Art. 82 (d) Rotterdam Regeln leer. Allerdings lässt sich dieser Vorschrift für die Rotterdam Regeln der in Art. 2 Abs. 2 Nr. 2 CMNI (wie auch in § 450 Nr. 2 HGB) niedergelegte Rechtsgedanke entnehmen, dass es im Falle einer Beförderung, die sowohl über See- als auch über Binnengewässer führt, darauf ankommt, welcher Anteil der größere ist. Art. 26 Rotterdam Regeln ordnet für den Fall des bekannten Schadensortes auf einer Landteilstrecke an, dass die Rotterdam Regeln durch ggf. auf den hypothetischen Teilstreckenvertrag anwendbare zwingend geltende Vorschriften internationaler Übereinkommen verdrängt wird. Dies hat richtigerweise konstitutive Wirkung, so dass sich die Frage nach einem Konflikt zwischen diesen Übereinkommen (die nicht von sich aus zur Anwendung gelangen) nicht stellt. Die ZusÜSee und ZusÜBin lassen nach ihren Art. 10 bzw. Art. 8 Abs. 1 S. 2 alle vertraglichen Ansprüche gegen die Reeder bzw. Eigner der an der Kollision bzw. Fernschädigung beteiligten Schiffe unberührt, also auch solche nach den Rotterdam Regeln. Umgekehrt kommen die Rotterdam Regeln nach Art. 86 nicht zur Anwendung, soweit die Einstandspflicht des Betreffenden bereits unter die besonders ausgestaltete atomrechtliche Haftung fällt. Schließlich lassen die Rotterdam Regeln gemäß Art. 83 die im internationalen Übereinkommen niedergelegten Vorschriften über das Recht der am Schiffsbetrieb beteiligten Personen zur Beschränkung ihrer Gesamthaftung unberührt.

Die Haftung für Güter- und Verspätungsschäden nach den Rotterdam Regeln

Dr. Dieter Schwampe*

Die Rotterdam Regeln¹ befassen sich mit der Haftung des Beförderers in 1
den Kapiteln 5 (Art. 17, 21 bis 23 RR), 6 (Art. 25 RR) und 12 (Art. 59 bis
62 RR). Bedeutsam für die Haftungsfrage ist des Weiteren Kapitel 4, dessen
Art. 12 RR den Haftungszeitraum bestimmt. In diesem Beitrag sollen Einzelheiten dieser Regelung dargestellt und mit den auf den Haag-Visby-
Regeln basierenden Vorschriften des geltenden deutschen Rechts, das von *Verfrachter* und nicht von *Beförderer* spricht, verglichen werden. Darüber
hinaus wird an maßgeblichen Stellen ein Ausblick auf den Entwurf der
Sachverständigengruppe zur Reform des deutschen Schifffahrtsrechtes² –
zitiert als HGB-E – sowie auf einzelne Bestimmungen der Hamburg Re-
geln³ geworfen.

Verbreitet wird den Rotterdam Regeln ihre Länge vorgeworfen. Gern 2
werden dabei prägnante, aber nicht besonders passende Vergleiche herbei-
gezogen: die Zehn Gebote kommen mit 146 Worten aus; die Erklärung der
Menschenrechte besteht aus 589 Worten, aber allein Art. 17 der Rotterdam
Regeln, der die Grundlagen der Haftung regelt, besteht aus 721 Worten.
Solche Vergleiche hinken notwendigerweise, denn die behandelten Gegen-
stände sind viel zu unterschiedlich. Dennoch stellt sich aber in der Tat die
Frage, ob man bei den Rotterdam Regeln nicht mit kürzeren, prägnanteren
Formulierungen zum gleichen Ziel gekommen wäre. Die nachfolgende
Betrachtung wird zeigen, dass die Regeln an verschiedenen Stellen erst
Grundsätze bestimmen, um diese dann in Beispielen zu erläutern – eine
Regelungsstruktur, die dem dogmatisch geprägten deutschen Recht nicht
eben nahe kommt.

* Der Autor ist geschäftsführender Partner der Sozietät Dabelstein & Passehl, Hamburg/
Leer. Er dankt Herrn Rechtsanwalt Dr. Maximilian Guth aus der gleichen Sozietät für die
Unterstützung bei der Zusammenstellung des wissenschaftlichen Apparates

¹ Dieser Betrachtung liegen der verabschiedete englische Originaltext der Regeln sowie
eine nicht-amtliche *Arbeitsübersetzung des Bundesministeriums der Justiz aus dem Eng-
lischen* vom 29.04.2009 zugrunde; künftig zitiert: RR.

² Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts, im
Internet verfügbar unter <http://www.bmj.bund.de/files/4b199cf95980df77baac6571b7a357ef/3896/Abschlussbericht%20Seehandelsrecht.pdf>; künftig zitiert: Abschlussbericht

³ Abgedruckt bei *Rabe*, Anh. zu § 663

1. Zeitraum der Verantwortlichkeit des Beförderers

- 3 Art. 12 RR bestimmt als Haftungszeitraum denjenigen Zeitraum zwischen Übernahme der Güter durch den Beförderer (oder die ausführende Partei gem. Art. 19 RR, die und deren besondere Problematik im Folgenden nicht näher beleuchtet werden wird) und der Ablieferung der Güter. Das scheint der Regelung in § 606 HGB zu entsprechen, die in Satz 2 ähnlich auf *Annahme* und *Ablieferung* abstellt. Während jedoch im deutschen Recht der Verfrachter seine Haftung gem. § 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB auf den Zeitraum zwischen Einladung und Ausladung der Güter aus dem Schiff beschränken darf, ist der Haftungszeitraum des Art. 12 RR, dem Prinzip des *maritime plus* folgend, also dem Umstand, dass hier neben der reinen Seebeförderung auch multimodale Beförderungen unter Einschluss einer Seestrecke erfasst werden (vgl. Art. 5 i.V.m. Art. 1 Nr. 1 RR), abänderungsfest.

2. Grundlagen der Haftung

- 4 Art. 17 RR gliedert sich in sechs Absätze, die sich gruppieren lassen. In Abs. 1 ist die generelle Haftungsregelung enthalten. Die Abs. 2 und 3 stellen Entlastungsmöglichkeiten für den Beförderer zur Verfügung, während die Abs. 4 und 5 dem Ladungsinteressenten Gelegenheit geben, doch wieder zu einer Haftung des Beförderers zu kommen. Da die Haftungsbefreiung nach Abs. 2 – 3 auch nur teilweise eingreifen kann, ordnet Abs. 6 an, dass für den Fall der teilweisen Haftungsbefreiung im Übrigen teilweise Haftung besteht.
- 5 Vom Grundsatz her haben wir es hier mit der gleichen Struktur zu tun, wie wir sie vom deutschen Recht von den §§ 606 ff. HGB bzw. den Haag-Visby Regeln her kennen. Art. 17 RR ist zwar umfangreicher, aber strukturell klarer als die eher ungeordneten diesbezüglichen Bestimmungen der Haag-Visby Regeln⁴. Wie die Haag-Visby Regeln statuieren auch die Rotterdam Regeln eine Obhutshaftung. Die Regelung zur Haftungsfreistellung des Beförderers und die Gegenbeweismöglichkeiten der Ladungsinteressenten sind jedoch in den Rotterdam Regeln, obwohl strukturell stringenter, in der Sache deutlich komplizierter ausgestaltet als in den Haag-Visby Regeln. Dies wird noch dadurch verkompliziert, dass unterschiedliche Arten der Entlastung möglich sind, auf die die Ladungsinteressenten mit unterschiedlichen Arten der Gegenbeweisführung antworten können. Im Einzelnen:

⁴ Vgl. Art. 4 der Haag-Visby Regeln

a) Artikel 17 Abs. 1 RR – Grundtatbestand

Art. 17 Abs. 1 RR statuiert eine Haftung für Verlust und Beschädigung sowie für Verspätung⁵. Anders als das geltende deutsche Recht in § 559 HGB ist für Seeuntüchtigkeit kein eigener Haftungstatbestand mehr vorgesehen. Zwar ist die See- und Ladetüchtigkeit des Schiffes gem. Art. 14 RR ausdrückliche Pflicht des Beförderers und dabei nicht nur, wie noch in § 559 HGB, auf die anfängliche Seetüchtigkeit beschränkt („... *seetüchtig zu machen und zu erhalten*...“). In den Haftungsbestimmungen der Rotterdam Regeln wird die Seeuntüchtigkeit aber nur noch in einer einzigen Bestimmung (Art. 17 Abs. 5 lit. a)) kurz angesprochen⁶. Der Reformentwurf zum HGB verzichtet sogar völlig darauf, die Seeuntüchtigkeit anzusprechen. Er ist deshalb teils gelobt⁷, teils kritisiert⁸ worden. Hier ist nicht die Stelle für eine vertiefte Auseinandersetzung. Nach Auffassung des Verfassers, selbst Mitglied der Arbeitsgruppe des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht (DVIS), die dessen Stellungnahme verfasst hat, bedarf es zwar grundsätzlich keines gesonderten Haftungstatbestandes; vielmehr ist die Eingliedrigkeit sowohl der Rotterdam Regeln als auch des deutschen Reformentwurfs strukturell klarer. Es darf aber nicht verkannt werden, dass das vereinheitlichte internationale Seerecht ausnahmslos den Komplex der Seeuntüchtigkeit gesondert regeln. Bei einer neuen Seehandelsrechtskonvention wie den Rotterdam Regeln ist es durchaus legitim, mit überkommenen Grundsätzen zu brechen. Der Reformentwurf zum HGB spricht sich allerdings gerade nicht für die Übernahme der Rotterdam Regeln aus. Er will, nach der erforderlichen Kündigung der Haager Regeln⁹, ein eigenständiges deutsches Seerecht entwickeln. Zweifel sind angebracht, ob es dann wirklich angezeigt ist, den international üblichen Rahmen so deutlich zu verlassen¹⁰.

⁵ Zur Verspätungshaftung vgl. folgend unter Ziff. 3

⁶ Art. 17 Abs. 5 lit a) RR, dazu unten bei Ziff. 1 lit e)

⁷ Stellungnahme der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts vom 29.01.2010, S. 11; im Internet verfügbar unter <http://www.transportrecht.org/html/Stellungn29012010.pdf>; künftig zitiert: DGTR-Stellungnahme

⁸ Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht zum Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts vom 01.02.2010, Rn. 73 ff.; künftig zitiert: DVIS-Stellungnahme

⁹ Die Kündigung ist erforderlich, weil der Reformentwurf die Haftungsfreiheit für nautisches Verschulden abschafft, die in den Haager Regeln ausdrücklich in Art. IV § 2 lit a) vorgesehen ist.

¹⁰ DVIS-Stellungnahme, Rn. 73

7 Neben der Haftung spricht Art. 17 Abs. 1 RR spricht im Weiteren ausdrücklich Beweispflichten an („... wenn der Geschädigte nachweist ...“). Hierdurch schafft die Bestimmung aber keine andere Rechtslage als nach geltendem und künftigem deutschem Recht. Auch dort trifft den Ladungsbeizteiligten der Nachweis, dass der Schaden im Obhutszeitraum des Verfrachters eingetreten ist¹¹. Sowohl für die Rotterdam Regeln als auch für das deutsche Recht gilt, dass der Anspruchsteller grundsätzlich nicht die Ursache des Schadens aufklären muss¹². Allerdings erlaubt Art. 17 Abs. 1 RR auch den Nachweis eines Ereignisses oder von Umständen, die den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht oder dazu beigetragen haben. Strukturell muss es sich dabei um Fälle handeln, in denen der eigentliche Schaden erst nach Beendigung des Obhutszeitraums eintritt, denn andernfalls ist mit dem Schadennachweis innerhalb der Obhutszeit schon der nach der Vorschrift erforderliche Beweis geführt. Tritt dagegen der Schaden später ein, dann bedarf es keiner weiteren Begründung, dass die Beweislast für die mitwirkende Ursache während des Obhutszeitraums beim Anspruchsteller liegt. Die diesbezügliche Regelung in Art. 17 Abs. 1 RR ist daher überflüssig.

b) Art. 17 Abs. 2 – Erster Entlastungsbeweis: kein Verschulden

8 Ist der Schadensnachweis nach Art. 17 Abs. 1 RR geführt, ermöglicht die Vorschrift dem Beförderer, sich von der Haftung zu befreien. Er muss nachweisen, dass ihn oder die Leute, für die er nach Art. 18 RR einzustehen hat, kein Verschulden am Schaden trifft. Trotz einer abweichenden Formulierung in § 606 Satz 2 HGB gilt im deutschen Recht das Gleiche. Auch die Reformkommission hat sich in § 510 Satz 2 HGB-E, in Abweichung von der anderweitigen Bestimmung des allgemeinen Frachtrechts in § 426 HGB, die eine verschuldensunabhängige Haftung vorsieht¹³, zum Verschuldensprinzip mit einer Entlastungspflicht bekannt¹⁴. Ausdrücklich stellt Art. 17 Abs. 2 RR fest, dass der Entlastungsbeweis für *die Ursache oder eine der Ursachen* geführt werden kann, so dass die Entlastung *ganz oder teilweise* eintreten kann.

¹¹ Rabe, § 606 Rn. 63; der Reformentwurf zum HGB sieht insoweit keine Änderungen vor.

¹² HansOLG Bremen, VersR 72, 780; BGH VersR 78, 371; vgl. dazu auch Rabe, § 606 Rn. 63 und 65

¹³ Zum Streitstand dazu Koller, § 426 Rn. 2 m.w.N.

¹⁴ Abschlussbericht, S. 127

c) Art. 17 Abs. 3 – Entlastung von Einzelursachen

Mit dieser Bestimmung folgen die Rotterdam Regeln dem schon in den 9
Haag-Visby Regeln enthaltenen Ansatz, dass der Verfrachter sich von der
Haftung nicht nur durch den Nachweis mangelnden Verschuldens entlasten
kann. Vielmehr kann er auch bestimmte Schadenursachen nachweisen, für
die er nach den Rotterdam Regeln nicht einzustehen hat. Das geltende deut-
sche Recht enthält den Katalog der Haftungsbefreiungen in §§ 607 Abs. 2,
608 HGB, der Reformentwurf in deutlich verkürzter Weise in § 511 HGB-
E.

Die Rotterdam Regeln bestimmen auch in Art. 17 Abs. 3 wieder aus- 10
drücklich, dass die Entlastung ganz oder teilweise erfolgen kann. Wie weit
die Entlastung reicht, hängt davon ab, welchen Ursachenbeitrag der Ver-
frachter beweisen kann („... dass eines oder mehrere der folgenden Ereig-
nisse oder einer oder mehrere der folgenden Umstände den Verlust, die
Beschädigung oder die Verspätung verursacht oder dazu beigetragen haben
...“).

Der Katalog in den Buchst. a) bis o) des Art. 17 Abs. 3 RR ist teilweise 11
schon aus den Haag-Visby Regeln bekannt und wird teils erweitert, teils
finden sich aber auch ganz neue Haftungsbefreiungen.

Zum Altbekannten gehören höhere Gewalt (nicht in das deutsche Recht 12
übernommen, aber in den Haag-Visby Regeln in Art. IV § 2 d enthalten),
Gefahren der See (§ 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB); Krieg und Unruhen (§ 608
Abs. 1 Nr. 2 HGB), erweitert um Piraterie, Terrorismus; Quarantänemaß-
nahmen sowie Verfügungen von hoher Hand (§ 608 Abs. 1 Nr. 2 und 3
HGB), hier allerdings für Arrest oder Beschlagnahme ausdrücklich einge-
schränkt auf solche Fälle, die nicht dem Beförderer oder seinen Leuten
zuzuschreiben sind; Streik, Aussperrung usw. (§ 608 Abs. 1 Nr. 4 HGB);
Feuer (§ 607 Abs. 2 HGB), wobei dies ausdrücklich auf *Feuer auf dem
Schiff* beschränkt ist und damit diese Haftungsfreistellung traditionell auf
den Seetransport beschränkt; Handlungen und Unterlassungen des Absen-
ders (§ 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB), ergänzt um die *verfügungsberechtigte Par-
tei* (Art. 50 f. RR) und den sog. dokumentären Absender (Art 1 Nr. 9, 33
RR), weiter ergänzt durch die ausdrückliche Erwähnung von unzureichen-
der Verpackung oder Kennzeichnung; Schwund (§ 608 Abs. 1 Nr. 7 HGB);
Rettung von Leben und Sachen auf See (§ 608 Abs. 1 Nr. 6 HGB), wobei
interessanterweise bei der Rettung von Sachen nur *angemessene* Maßnah-
men zu berücksichtigen sind, während diese Einschränkung bei der Lebens-
rettung fehlt.

- 13 Neu aufgenommen ist die Haftungsfreistellung für *versteckte Fehler, die auch bei gebührender Sorgfalt nicht zu erkennen sind*. Aus der Sicht deutscher Rechtsdogmatik ist diese Vorschrift fragwürdig. Die *gebührende Sorgfalt* ist bereits Kriterium des Entlastungsbeweises nach Abs. 2. Im Übrigen schaffen die Regeln dadurch unnötige Abgrenzungsprobleme angesichts des Umstandes, dass die Gegenbeweismöglichkeiten des Ladungsinteressen sehr wohl zwischen den Entlastungsbeweisen des Beförderers nach Abs. 2 und Abs. 3 unterscheiden.
- 14 Ebenfalls neu aufgenommen ist die Haftungsfreistellung für Laden, Behandeln, Stauen oder Ausladen der Güter, wenn dies aufgrund von Art. 13 Abs. 2 RR aufgrund einer Vereinbarung der Absender oder Empfänger wahrnimmt, ausgenommen wiederum die Fälle, in denen der Beförderer für eine dieser Personen handelt. Hierdurch wird üblichen Verschiffungsklauseln wie *fio/fios/fiost* Rechnung getragen. Entscheidend ist aber insoweit die tatsächliche Ausführung der Arbeiten: Erfolgen sie durch den Beförderer, kann er sich auch dann nicht auf die Haftungsfreiheit berufen, wenn eigentlich der Absender oder Empfänger dies übernommen haben, der Beförderer es aber für sie ausführt.
- 15 Weiter ist neu die Haftungsfreistellung für *angemessene Maßnahmen zur Verhinderung oder versuchten Verhinderung von Umweltschäden*. Hier zeigt sich der auch schon in anderen internationalen Übereinkommen (Art. 13 Bergungsübereinkommen 1989) festzustellende Trend, in zivilrechtlichen Regelungen Rechtsfolgen vorzusehen, die der Verhinderung von Umweltschäden dienen sollen. Im Bergungsübereinkommen geschieht dies dadurch, dass die Bemühungen des Bergers zum Umweltschutz Bemessungsgrundlage für den Bergelohn sind oder, im Falle der Erfolglosigkeit der Bergung, Auslöser für die sog. Sondervergütung sind. Im Haftungsrecht der Rotterdam Regeln soll sich der Beförderer für den Umweltschutz einsetzen dürfen, ohne befürchten zu müssen, dass der für Schäden an der Ladung, die durch solche Maßnahmen entstehen, haftpflichtig wird. Die Rotterdam Regeln stellen also das Allgemeininteresse an der Vermeidung von Umweltschäden über das Integritätsinteresse des Ladungsbeteiligten.
- 16 Neu ist schließlich auch die Haftungsfreistellung für die Unschädlichmachung gefährlicher Güter (Art. 15 RR) oder die Aufopferung zum Zwecke der Bekämpfung einer gemeinsamen Gefahr (Art. 16 RR), also der Havarie-grosse-Situationen.
- 17 Auffällig ist, was fehlt: die Haftungsbefreiung für nautisches Verschulden (§ 607 Abs 2 HGB). Sie war bereits in den Hamburg Regeln entfallen

und wird angesichts der technischen Entwicklungen heute allgemein und zu recht nicht mehr als zeitgemäß angesehen¹⁵.

Der Unterschied zwischen den Entlastungsmöglichkeiten nach den Abs. 2 und 3 des Art. 17 RR besteht darin, dass der Beförderer nach Abs. 2 fehlendes Verschulden nachweisen muss. Natürlich steht dem Beförderer in allen in Abs. 3 geregelten Situationen auch der Beweis nach Abs. 2 offen, dass ihn kein Verschulden trifft. Nach Abs. 3 müssen aber nur bestimmte objektive Situationen bewiesen werden sowie deren Ursächlichkeit (oder Mitursächlichkeit). Dabei steht dem Beförderer nicht mehr die aus § 608 Abs. 2 HGB bekannte Wohltat einer gesetzlichen Vermutung zur Seite, wonach vermutet wird, dass der Schaden auf eine der Katalogursachen zurückzuführen ist, wenn er nach den Umständen daraus entstehen konnte¹⁶. Nach den Rotterdam Regeln ist vielmehr Vollbeweis zu führen.

Während die Rotterdam Regeln also den Katalog der Haftungsausschlussgründe ausweiten, geht der Reformvorschlag für ein neues deutsches Seehandelsrecht den entgegen gesetzten Weg. Weitgehend dem allgemeinen Frachtrecht der §§ 425 ff. HGB folgend gibt es nur noch vier Befreiungstatbestände: ungenügende Verpackung, ungenügende Kennzeichnung, natürliche Beschaffenheit und lebende Tiere (§ 511 Abs. 1 HGB-E)¹⁷. Letztere werden im geltenden deutschen Recht und in den Rotterdam Regeln anders behandelt. Nach beiden wird auch für Verlust oder Beschädigung von lebenden Tieren gehaftet (vgl. § 663 Abs. 2 Nr. 1 HGB und Art. 81 lit. a) RR), aber nicht zwingend. Art. 81 lit. a) RR erlaubt abweichende Vereinbarungen, sieht aber die Unwirksamkeit solcher Vereinbarungen für den Fall von Verschulden vor, das ansonsten zur Haftungsdurchbrechung führt.

Die Beweisvermutung des § 608 Abs. 2 HGB, die ihren Ursprung nicht in den Haager Regeln hat¹⁸, ist in § 511 Abs. 2 HGB-E erhalten geblieben. Allerdings verlangt der Reformvorschlag – insoweit § 427 Abs. 4 und 5 HGB folgend – das Treffen nach den Umständen erforderlicher Maßnah-

¹⁵ DGTR-Stellungnahme, S. 11; DVIS-Stellungnahme, S. 26

¹⁶ Diese Wohltat findet auch schon nach geltendem deutschem Recht keine Anwendung auf § 607 Abs. 2 HGB und den hier geregelten Fall der Verantwortlichkeit für Feuer. .

¹⁷ Kritisch insbesondere zum Fehlen der Haftungsbefreiungen für Gefahren der See, Feuer, Abladerverschulden sowie Maßnahmen zur Lebensrettung und Verhütung von Umweltverschmutzung die DVIS-Stellungnahme, Rn. 78 ff.; vgl. auch DGTR-Stellungnahme, S. 12, wo zwar im Hinblick auf Feuer (und nautisches Verschulden) nicht für einen Haftungsfreiheitstatbestand plädiert wird, wohl aber für einen besonderen Verschuldensmaßstab, der den besonderen Umständen an Bord und auf See Rechnung trägt.

¹⁸ Rabe, § 606 Rn. 23; Abschlussbericht, S. 129

men und die Befolgung besonderer Weisungen, soweit es um die Beförderung lebender Tiere geht oder soweit der Verfrachter vertraglich verpflichtet ist, das Gut gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen besonders zu schützen.

d) Art. 17 Abs. 4 – Erste Gegenbeweismöglichkeit der Ladungsinteressenten: Verschulden des Beförderers

- 21** Was Art. 14 Abs. 4 bestimmt, gilt nur *ungeachtet des Absatzes 3*. Entlastet sich der Beförderer durch den Nachweis fehlenden Verschuldens nach Abs. 2, stehen dem Ladungsbeteiligten nicht die Möglichkeiten nach Abs. 4 offen. Warum dies so ist, erklärt ein Blick auf die beiden Regelungen in lit. a) und b) des Abs. 4. In beiden Fällen geht es, allerdings mit unterschiedlichen Beweislasten, um das Verschulden des Beförderers. Hat er dieses im Rahmen des Abs. 2 bereits ausgeschlossen, gibt es für Abs. 4 keinen Anwendungsbereich mehr, weil Abs. 4 gerade Verschulden des Beförderers erfordert.
- 22** Die erste Gegenbeweismöglichkeit in lit. a) besteht in dem Nachweis des Geschädigten, dass das Ereignis oder der Umstand, den der Beförderer im Rahmen seines Entlastungsbeweises nach Abs. 3 bewiesen hat, durch den Beförderer oder einen seiner Leute verschuldet oder mitverschuldet ist. Dies ist strukturell vergleichbar mit der dem Ladungsinteressenten in § 608 Abs. 3 HGB eingeräumten Möglichkeit, die Beweisvermutung des § 608 Abs. 2 HGB dadurch zu entkräften, dass Eintritt der Gefahr aufgrund Verschuldens des Verfrachters belegt wird – eine Bestimmung, die erstaunlicherweise im Reformentwurf zum HGB nicht enthalten ist. Auch wird § 608 Abs. 3 HGB nicht durch die angesprochenen Spezialregelungen für vertragliche Vereinbarungen zum Schutz der Güter gegen die Einwirkung von Hitze, Kälte, Temperaturschwankungen, Luftfeuchtigkeit, Erschütterungen oder ähnlichen Einflüssen (§ 511 Abs. 3 HGB-E) ersetzt.
- 23** Die zweite Gegenbeweismöglichkeit, die die Rotterdam Regeln in lit. b) bietet, ist ganz anderer Natur und auch anderer Struktur. Sie knüpft nicht an Ereignisse oder Umstände an, die der Beförderer nach Abs. 3 bewiesen hat. Vielmehr geht es hier gerade um andere als die in Abs. 3 geregelten Ereignisse und Umstände. Dem Ladungsbeteiligten wird die Möglichkeit eingeräumt, die Ursächlichkeit oder Mitursächlichkeit solch anderer Umstände zu beweisen. Zur Haftung des Beförderers kommt es aber nur dann, wenn er (Beweislast also beim Beförderer) hinsichtlich dieser weiteren Umstände nicht sich selbst und seine Leute entlasten kann. Die Bestimmung ist nur folgerichtig und knüpft an das in den Abs. 1 und 2 geregelte Grundkonzept

an, dass der Beförderer prinzipiell haftet, wenn er sich nicht von seinem Verschulden entlasten kann. Führt er keinen Entlastungsbeweis nach Abs. 2 (fehlendes Verschulden), sondern nach Abs. 3 (Umstände oder Ereignisse), ist ein Beweis fehlenden Verschuldens für von den Ladungsbeteiligten über Abs. 3 hinaus als mitursächlich nachgewiesenen Ursachen noch nicht geführt. Abs. 4 lit. b) verschafft also letztlich nur dem Grundprinzip von Abs. 2 Geltung und setzt damit um, dass dem Beförderer die Wohltat, zur Haftungsbefreiung nicht fehlendes Verschulden (Abs. 2) nachweisen zu müssen, sondern nur das objektive Vorliegen bestimmter Ereignisse oder Umstände (Abs. 3), eben nur für die Umstände nach Abs. 3 gewährt wird. Stehen andere Umstände in Rede, gilt wieder das Erfordernis der Entlastung vom Verschulden.

e) Art. 17 Abs. 5 – Zweite Gegenbeweismöglichkeit: See- und Ladungsuntüchtigkeit

Auch diese Gegenbeweismöglichkeit steht dem Ladungsinteressenten **24** nur zur Verfügung, wenn der Beförderer sich über Abs. 3 entlastet hat. Auch hier erklärt es sich, wie bei Abs. 4, damit, dass es in Abs. 5 lit. b) wiederum um das Verschulden des Beförderers geht.

Vom Ladungsinteressenten nachzuweisende Umstände sind hier **25** *die Seeuntüchtigkeit des Schiffs, die nicht ordnungsgemäße Besatzung, Ausrüstung und Versorgung des Schiffs oder der Umstand, dass die Laderäume oder andere Teile des Schiffs, in denen die Güter befördert werden, oder gegebenenfalls vom Beförderer gestellte Container, in oder auf denen die Güter befördert werden, nicht in einem für die Aufnahme, Beförderung und Erhaltung der Güter geeigneten und sicheren Zustand waren*. Keiner dieser Umstände ist in Abs. 3 angesprochen. Auf den ersten Blick hätte es daher nicht einer besonderen Regelung in Abs. 5 bedurft, denn alle genannten Umständen fallen ohne weiteres unter die erste Gegenbeweismöglichkeit des Abs. 4 („*ein Ereignis oder Umstand, der in Absatz 3 nicht aufgeführt ist*“). Einer besonderen Regelung bedurften diese Umstände nur deshalb, weil die Rotterdam Regeln hier eine andere Kausalitätsregel einführen. Während der Ladungsbeteiligte in Abs. 4 den Nachweis erbringen muss, dass der nicht in Abs. 3 genannte Umstand zum Schaden *beigetragen* hat, was bedeutet, dass er insoweit Vollbeweis für das *Beitragen* erbringen hat, reicht es für Abs. 5 aus, dass die hier genannten Umstände den Schaden *wahrscheinlich verursacht oder dazu beigetragen haben*. Es muss also nur noch „Wahrscheinlichkeit“ bewiesen werden. Es bleibt abzuwarten, wie Gerichte mit diesem Beweismaß umgehen werden.

- 26 Ist der Beweis nach lit. a) erbracht, kann sich wiederum der Beförderer nach lit. b) – insoweit strukturell vergleichbar mit seinen Möglichkeiten in Abs. 4 lit. b) – die Haftungsbefreiung erhalten. Was er nachweisen muss bzw. kann, sieht aber etwas anders aus. Denn die Regeln müssen Rücksicht darauf nehmen, dass der Ladungsbeteiligte nach lit. a) nur wahrscheinliche Kausalität beweisen muss. Damit nach dem Beweis solcher Wahrscheinlichkeit keine unwiderlegliche Vermutung eintritt, gewährt Art. 17 Abs. 5 lit. b) dem Beförderer zunächst die Möglichkeit des Kausalitätsgegenbeweises. Entscheidende Frage ist hier, ob allein dieser Kausalitätsgegenbeweis ausreicht oder, ob kumulativ der Beförderer fehlendes Verschulden nachzuweisen hat. Richtig ist, dass der Kausalitätsgegenbeweis ausreichend ist. Denn wenn keine Kausalität gegeben ist, fehlt es an der Grundlage der Haftung. Der Beförderer soll nur für von ihm *verursachte* Schäden haften. Die Seeuntüchtigkeit des Schiffes ist bedeutungslos, solange sie nicht zum Schaden führt. Der Beförderer soll für von ihm nicht zu vertretende Schäden auch dann nicht mit einer Haftung „bestraft“ werden, wenn zwar eine Seeuntüchtigkeit des Schiffes gegeben, diese aber folgenlos geblieben ist. Deshalb fordert Abs. 5 lit. b) den Beweis fehlenden Verschuldens nicht *kumulativ* zum Kausalitätsgegenbeweis, sondern *alternativ*. So jedenfalls die Abkommenstexte in den Originalsprachen. Auf Deutsch ist der Text nicht in Originalsprache gefasst worden. Es gibt nur eine zwar ministerielle, aber nicht amtliche Übersetzung, die an dieser Stelle leider nicht, wie richtig gewesen wäre, beide Entlastungsmöglichkeiten des Beförderers mit einem *oder* verbindet, sondern fälschlicherweise mit einem *und*. Tatsächlich entlastet sich der Beförderer nach der maßgeblichen Originalfassung der Rotterdam Regeln aber von der Haftung schon dann, wenn er die mangelnde Ursächlichkeit der in Abs. 5 angesprochenen Umstände beweisen kann, selbst wenn er seiner Sorgfaltspflicht nach Art. 14 RR nicht nachgekommen ist.

f) Art. 17 Abs. 6 – Teilhaftung

- 27 Wie bereits erwähnt, räumt Art. 17 RR in verschiedenen Absätzen dem jeweils Beweispflichtigen die Möglichkeit ein, bloße Mitwirkung einer Ursache, also nicht Alleinursächlichkeit, zu beweisen. Abs. 6 stellt diesbezüglich klar, dass es bei der Haftung des Beförderers insoweit bleibt, als keine teilweise Entlastung eintritt.

g) Bewertung

- 28 Das ineinander greifende System der verschiedenen Teilregelungen des Art. 17 RR entbehrt nicht der inneren Logik. Es ist aber äußerst kompliziert

und verschachtelt. Mit seiner Abfolge von teils kumulativ, teils alternativ bestehenden Angriffs- und Verteidigungsmöglichkeiten und den innerhalb einzelner Bestimmungen hin und her wechselnden Beweislasten ist Art. 17 RR für Kaufleute, an die es sich nicht zuletzt richtet, schwer zu durchschauen und zu handhaben. Bezweifelt werden darf auch, ob es für die Fälle des Abs. 5 (Seeuntüchtigkeit etc.) wirklich einer Sonderregelung für vermutete Kausalität bedurft hätte.

3. Die Haftung für verspätete Ablieferung

Wie bereits angesprochenen, statuieren die Rotterdam Regeln in Art. 17 29 Abs. 1 ausdrücklich eine Haftung für verspätete Ablieferung. Dem geltenden deutschen Seehandelsrecht ist dies fremd. Hintergrund ist, dass die die Grundlage für das deutsche Gesetzesrecht darstellenden Haag-Visby Regeln, keine zwingende Haftung für Verspätungsschäden anordnen¹⁹. Nationalem Recht stand es also frei, Regelungen zur Verspätungshaftung aufzunehmen. Im deutschen Recht gelten die Bestimmungen für Verzug. § 510 HGB-E sieht demgegenüber – insoweit wortgleich mit der Bestimmung des § 425 Abs.1 HGB für das allgemeine Frachtrecht – eine zwingende Haftung für die Überschreitung der Lieferfrist vor. In der Ausgestaltung der Haftung für Verspätungsschäden unterscheiden sich die Rotterdam Regeln in einem maßgeblichen Punkt vom Reformentwurf:

Art. 21 RR bestimmt, dass eine verspätete Ablieferung nur dann vorliegt, wenn die Güter an dem im Frachtvertrag vorgesehenen Bestimmungsort nicht innerhalb der vereinbarten Frist abgeliefert werden. Demgegenüber ist in § 494 HGB-E die Lieferfrist legal definiert als vereinbarte Frist oder mangels Vereinbarung als die Frist, die einem sorgfältigen Verfrachter unter Berücksichtigung der Umstände vernünftigerweise zuzubilligen ist. Folglich kommt es zur Verspätungshaftung nach den Rotterdam Regeln nur im Falle einer vertraglichen Vereinbarung über eine Frist, hingegen ist der Verfrachter nach dem Reformentwurf einer Haftung auch dann ausgesetzt, wenn nichts vereinbart wurde, aber eine *zuzubilligende* Frist überschritten ist – ein Regelungsvorschlag, der deutlich kritisiert worden ist²⁰. 30

4. Anzeigen und die Folgen ihrer Nicht- oder verspäteten Vornahme

Anzeigeregeln finden sich in den Rotterdam Regeln in Art. 23. Wie schon die Haager Regeln – anders der eigentlich auf ihnen fußende § 611 31

¹⁹ Die Haag-Visby Regeln haben die Verspätungshaftung überhaupt nicht geregelt, vgl. *Rabe*, § 606 Rn. 71

²⁰ DVIS-Stellungnahme, Rn. 41

HGB, ebenso aber § 521 HGB-E – beginnt diese Vorschrift nicht mit der Statuierung einer Anzeigepflicht, sondern enthält eine gesetzliche Vermutung: Bis zum Beweis des Gegenteils wird vermutet, dass der Beförderer die Güter entsprechend ihrer Beschreibung in den Angaben zum Vertrag abgeliefert hat. Diese Vermutung tritt allerdings nicht ein, wenn Verlust oder Beschädigung der Güter unter Angabe der allgemeinen Art des Verlusts oder der Beschädigung vor oder bei Ablieferung angezeigt werden. Das entspricht der Sache nach § 611 Abs. 3 HGB und § 521 Abs. 1 HGB-E. Äußerlich nicht erkennbare Schäden oder Verluste sind nach Art. 23 Abs. 1 RR innerhalb von sieben *Werktagen* anzuzeigen, gem. § 611 Abs. 1 Satz 2 HGB nach drei (*Kalender-*) Tagen, gem. § 521 Abs. 2 HGB-E nach sieben (*Kalender-*) Tagen.

- 32 Für Verlust oder Beschädigung ist ausdrücklich in Art. 23 Abs. 2 RR bestimmt, dass Nichteinhaltung der Anzeigefristen im Hinblick auf Verlust oder Beschädigung weder die Ansprüche nach Art. 17 noch die dort bestimmten Beweisregelungen beeinträchtigt. Das ist richtig, natürlich aber mit der Einschränkung, dass für den Beförderer die Vermutung nach Abs. 1 streitet. Im Übrigen handelt es sich bei Art. 23 Abs. 2 RR nur um eine eigentlich überflüssige Klarstellung, denn Art. 23 RR lässt an keiner Stelle erkennen, dass in das übrige Regelungsgefüge des Art. 17 RR eingegriffen werden soll.
- 33 Der Zweck von Art. 23 RR besteht in der Abgrenzung zur Nichtanzeige oder verspäteten Anzeige einer verspäteten Ablieferung. Für diese bestimmt Art. 23 Abs. 4 RR eine Anzeigefrist von 21 *aufeinander folgenden* Tagen (also nicht, wie bei Verlust und Beschädigung, *Werktagen*). Schadenersatz wegen Verspätung ist danach nur zu zahlen, wenn ordnungsgemäß angezeigt wird. Hierbei handelt es sich nicht um eine bloße Einrede, vielmehr geht der Anspruch unter²¹. Die Regelung entspricht damit § 521 Abs. 3 HGB-E.
- 34 Entbehrlich sind Anzeige von Verlust oder Beschädigung, wenn diese bei einer gemeinsamen Besichtigung festgestellt werden. § 611 Abs. 2 HGB scheint eine ähnliche Regelung zu enthalten, die sich aber in der Praxis als weitgehend wirkungslos erweist. Denn gemeinsame Besichtigungen nach dieser Vorschrift erfordern die Feststellung durch die *zuständige Behörde* oder durch die *hierzu bestellten amtlichen Sachverständigen* – ein Verfahren, das in der Praxis so gut wie nie vorkommt. Eine bloße Besichtigung

²¹ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, The Rotterdam Rules, Rn. 23-03

durch die beiderseits eingeschalteten Sachverständigen genügt nicht²². Die Rotterdam Regeln erweisen sich daher als sehr viel praxisnäher; der Reformentwurf enthält eine solche Bestimmung dagegen überhaupt nicht.

Schließlich findet sich in Art. 23 Abs. 6 RR noch die Bestimmung, dass sich die Parteien im Falle von tatsächlichem oder vermuteten Verlusts oder Beschädigung einander alle angemessenen Möglichkeiten zur Besichtigung und Bestandsaufnahme der Güter zu geben und Zugang zu den für die Beförderung der Güter maßgeblichen Aufzeichnungen und Urkunden zu gewähren haben. In den Haager Regeln fand sich in Art. III § 6 V eine ähnliche Regelung. Weder das geltende deutsche Recht noch der Reformvorschlag greifen dies auf. Jedoch gilt in Deutschland selbiges über § 242 BGB²³.

5. Decksladung

a) Zulässigkeit der Deckverladung

Mit der Decksladung beschäftigen sich die Rotterdam Regeln in Art. 25. Dort wird, anders als in § 566 Abs. 1 HGB und § 485 Abs. 4 HGB-E, nicht ausdrücklich ein grundsätzliches Verbot der Verladung auf Deck ausgesprochen. Decksladung wird vielmehr durch Abs. 1 indirekt dadurch verboten, dass die Verladung an Decks nur in 3 Fällen zulässig ist.

Ohne Rücksicht auf die Umstände des Einzelfalles und des Schiffstyps ist die Verladung an Deck immer erlaubt, wenn sie gesetzlich vorgeschrieben ist, Art. 25 Abs. 1 lit. a) RR. Das klingt selbstverständlicher als es ist. Denn das auf den Beförderungsvertrag anwendbare Recht muss nicht notwendigerweise und wird häufig nicht dem Recht entsprechen, das für die Frage maßgeblich ist, ob an Deck verladen werden darf. Weder im geltenden noch im künftigen deutschen Recht ist eine solche Vorschrift vorgesehen. Auch hier ist aber anerkannt, dass bei einem gesetzlichen Verbot des Unter-Deck-Transports das durch die §§ 566 HGB, 485 HGB-E ausgesprochene Verbot der Decksverladung ohne Zustimmung des Befrachters bzw. Abladers nicht anwendbar ist²⁴.

An spezielle Transporttechnologie knüpft Art. 25 Abs. 1 lit. b) RR an: in oder auf Containern oder Fahrzeugen, die für die Beförderung an Deck tauglich sind, dürfen Güter auf Deck verladen werden, wenn die Decks speziell für die Beförderung solcher Container oder Fahrzeuge ausgerüstet

²² HansOLG Bremen, VersR 70, 79

²³ Rabe, § 611 Rn. 14

²⁴ Sieg, MDR 56, 711; Rabe, § 566 Rn. 5

sind. Das geltende deutsche Recht enthält eine solche „Containerklausel“ nicht. Nach einigen Mühen hat die Rechtsprechung aber einen Weg gefunden, in der Sache zum gleichen Ergebnis zu kommen: Bei einer Verschiffung auf einem Containerschiff der sog. „dritten Generation“ gilt die Zustimmung für die Deckverladung als konkludent erteilt²⁵. Der Reformentwurf erlaubt in § 485 Abs. 4 Satz 2 HGB-E die Verladung von Containern an Deck ohne jede Einschränkung, insbesondere ohne Einschränkung auf Containerschiffe. Letzteres mit der Begründung, dass der Begriff des Containerschiffes gesetzlich nicht definiert ist und bei der Verladung von Containern es dem Befrachter und Ablader überlassen bleiben kann, der Verladung an Deck zu widersprechen, wenn er eine solche nicht will²⁶. Zwar ist der Gedanke richtig; angesichts der gesetzlich erlaubten Decksverladung hilft hier dem Befrachter und dem Ablader allerdings kein schlichter Widerspruch, denn sie können die Rechts- und Vertragslage nicht einseitig umgestalten. Sie müssen vielmehr die Decksverladung vertraglich ausschließen.

- 39 Schließlich erlaubt Art. 25 Abs. 1 lit. c) RR die Decksverladung in ganz unterschiedlichen Gestaltungen:
- 40 Zum einen dann, wenn sie frachtvertraglich vereinbart ist. Vertragliche Vereinbarung ist etwas anderes als die in §§ 566 Abs. 1 HGB, 485 Abs. 4 HGB-E geregelte Zustimmung nach §§ 566 Abs. 1 HGB, 485 Abs. 4 HGB-E. Denn die Zustimmung kann auch dann erteilt werden, wenn der Vertrag zur Decksverladung überhaupt nichts regelt. Ist sie dagegen vertraglich vereinbart – oder lässt der Vertrag sie jedenfalls zu, ohne sie konkret vorzusehen –, bedarf es keiner Zustimmung mehr. Ist ein Konnossement (in der Terminologie der Rotterdam Regeln: eine *übertragbare Beförderungsurkunde oder eine übertragbare elektronische Beförderungsaufzeichnung*) gutgläubig von einem Dritten erworben worden, kann sich der Beförderer auf die Zulässigkeit der Decksbeförderung gem. Art. 25 Abs. 4 RR nur berufen, wenn in *den Angaben zum Vertrag vermerkt ist, dass die Güter an Deck befördert werden können*.
- 41 Zum anderen erlaubt Art. 25 Abs. 1 lit. c) Decksverladung auch dann, wenn sie handelsüblichen Gebräuchen, Gepflogenheiten oder Praktiken entspricht. Letzteres sieht das deutsche Recht zwar nicht ausdrücklich vor;

²⁵ Rabe § 566 Rn. 16; OLG München TranspR 1998, 407; vgl. auch die Vorbereitung dieser Rechtsprechung durch die Argumente von Rabe in der 3. Aufl. seines Kommentar von 1992, § 566 Anm. E.3

²⁶ Abschlussbericht, S. 98

bei Handelsüblichkeit der Decksverladung geht man in Deutschland jedoch von einer stillschweigenden Zustimmung des Abladers aus²⁷.

b) Haftung bei Decksverladung

Die Rotterdam Regeln unterscheiden, ob die Decksverladung zulässig **42** oder unzulässig war. War sie zulässig und kommt es zu Verlust, Beschädigung oder Verspätung, bestimmt Art. 25 Abs. 2 RR zunächst, dass die Rotterdam Regeln anwendbar sind. Rechtsdogmatisch mag dies erstaunen, denn die Anwendbarkeit des Übereinkommens bestimmt sich ohnehin nach Art. 5 – 7 RR, die der Frage der Verladung auf Deck keine Bedeutung zumessen. Insoweit wäre Art. 25 Abs. 2 RR eigentlich entbehrlich. Erklärlich ist er dadurch, dass die Haager Regeln gem. Art. I c) auf Decksverladung keine Anwendung finden, weshalb wiederum § 663 Abs. 2 Nr. 1 HGB auf Deck verladene Güter vom zwingenden Anwendungsbereich des deutschen Seehandelsrecht ausnimmt. Von diesem Grundsatz weichen die Rotterdam Regeln ab, was zur Verdeutlichung in Art. 25 Abs. 2 festgehalten wird. Der Beförderer haftet also auch bei Deckverladung grundsätzlich nach Art. 17 RR. Gem. Art. 25 Abs. 2 2. Hs. RR haftet er aber nicht Schäden aufgrund von Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung an Deck verladener Güter, die durch die besonderen mit der Beförderung an Deck verbundenen Gefahren verursacht wurde. Das gilt aber nur für erlaubte Decksverladung, und dort auch nicht für alle der in Art. 25 Abs. 1 RR geregelten Fällen. Die besondere Haftungsbefreiung gilt vielmehr nur für die Fälle der lit. a) und c), also der gesetzlich vorgeschriebenen, der vertraglich erlaubten oder der handelsüblichen Verladung auf Deck. Der wichtige Fall der erlaubten Decksverladung von Containern wird gerade nicht erfasst. Dort bleibt es also bei der normalen Haftung nach Art. 17 RR.

Im geltenden deutschen Recht haftet der Verfrachter auch für zulässigerweise an Deck verladene Güter grundsätzlich nach § 606 HGB²⁸, soweit keine zulässige Freizeichnung nach § 663 Abs. 2 Nr. 1 HGB erfolgt²⁹. Erfolgt keine Freizeichnung, kommt dem Haftungsausschluss für Gefahren der See nach § 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB in Verbindung mit der gesetzlichen Vermutung nach § 608 Abs. 2 HGB besondere Bedeutung zu. **43**

Der Reformentwurf spricht die Rechtsfolgen einer zulässigen Decksverladung nicht speziell an. Damit verbleibt es auch für zulässige Decksverla- **44**

²⁷ Rabe, § 566 Rn. 16; a.A. noch *Schaps/Abraham*, § 566 Anm. 5

²⁸ Dazu Rabe, § 663 Rn. 5

²⁹ Zur Frage der Reichweite und zivilrechtlichen Wirksamkeit von Freizeichnungsklauseln vgl. Rabe, § 566 Rn. 5 und § 606 Rn. 1

dung bei der Anwendbarkeit der Haftungsnormen der §§ 510 ff. HGB-E. Da es in § 511 HGB-E weder den Haftungsausschluss der Gefahren der See gibt³⁰ noch eine dem § 608 Abs. 2 HGB entsprechende gesetzliche Vermutung, ändert sich an der Zustimmung zur Decksverladung und der damit erteilten Zustimmung zur unbestreitbar erhöhten Gefahr für den Verfrachter haftungsmäßig nichts. Den Verfrachter trifft hier also die volle Entlastungspflicht des § 510 Satz 2 HGB-E.

- 45 Ist Decksverladung nach Art. 25 Abs. 1 RR nicht erlaubt, ergibt sich die Anwendbarkeit der Rotterdam Regeln nicht aus Art. 25 Abs. 2 RR, denn dieser ist ausdrücklich beschränkt auf die Fälle, in denen Güter *nach Absatz 1* an Deck befördert wurden, also zulässigerweise. Hieraus darf aber nicht gefolgert werden, dass die Regeln auf unzulässige Decksverladung grundsätzlich nicht anwendbar wären. Sie sind es, weil, wenn und soweit Art. 5 bis 7 RR es vorsehen. Die Bestimmung des Art. 25 Abs. 3 RR begründet deshalb nicht die Haftung des Beförderers für den Fall unzulässiger Decksverladung. Haftungsgrund ist vielmehr auch hier Art. 17 RR. Wegen der fehlenden Erlaubnis kommt der Beförderer natürlich nicht in den Genuss der einer zulässigen Decksverladung vorbehaltenen besonderen Haftungserleichterung nach Art. 25 Abs. 2 2. Hs. RR. Damit aber nicht genug: für Verlust, Beschädigung oder verspätete Ablieferung der Güter, die ausschließlich durch ihre Beförderung an Deck verursacht wurde, kann sich der Beförderer nicht auf die in Art. 17 RR vorgesehenen Haftungsausschlussgründe berufen. Dazu gehört insbesondere auch Art. 17 Abs. 3 lit. b) RR: der Haftungsausschluss für Risiken, Gefahren und Unfälle der See. Dies ist die besondere Bedeutung des Art. 25 Abs. 3 RR.
- 46 Das entspricht der geltenden deutschen Rechtslage. Nach ihr stellt die unzulässige Decksverladung kommerzielles Verschulden i.S.v. § 606 HGB dar³¹. Auf § 608 Abs. 1 Nr. 1 HGB kann sich der Verfrachter nicht berufen, weil nicht die Seegefahr, sondern die Verladung an Deck den Schaden verursacht hat.
- 47 Für den Reformentwurf gilt im Ergebnis nichts anderes. Dort gibt es eine Haftungsfreistellung für Seegefahren, wie ausgeführt, ohnehin nicht.

³⁰ Kritisch dazu DVIS-Stellungnahme, Rn. 79

³¹ HansaOLG Bremen, Hansa 58, 2029; *Schaps/Abraham*, § 566 Anm. 6; *Rabe*, 3 566 Rn. 20

c) Beschränkte Haftung bei Decksverladung

Wie ausgeführt gelten die Rotterdam Regeln ohne weiteres für Decksverladung, gleich ob zulässig oder unzulässig. Modifizierungen enthalten wie gezeigt aber die Regeln in den Art. 25 Abs. 3 und 4 nur im Hinblick auf die Verfügbarkeit besonderer Haftungsausschlussgründe. Da dort weder die summenmäßig Haftung nach Art. 59 RR noch die Werthaftung nach Art. 22 RR angesprochen sind, verbleibt es bei der Anwendbarkeit dieser Regeln. Damit gilt, dass auch im Falle der unzulässigen Decksverladung die Haftung des Beförderers auf Wertersatz beschränkt ist, im Übrigen auf die Höchsthaftung nach Einheit oder Gewicht. Da in einigen Rechtsordnungen unzulässige Decksverladung als Deviation angesehen wird mit der Folge unbeschränkter Haftung, ordnet Art. 24 RR „vorsichtshalber“ an, dass auch in diesen Fällen das Recht der Haftungsbeschränkung, vorbehaltlich einer etwaigen Durchbrechung nach Art. 61 RR, erhalten bleibt. **48**

Auch im geltenden deutschen Recht steht die Anwendbarkeit der Vorschriften zur Werthaftung nach §§ 658, 659 HGB und zur Haftungsbeschränkung nach § 660 HGB außer Frage³². Anders dagegen – und dafür deutlich kritisiert³³ – der Reformentwurf zum HGB. Nach § 518 Nr. 2 HGB-E entfallen die im Dritten Untertitel enthaltenen Haftungsbefreiungen und Beschränkungen – und damit sowohl die Beschränkung auf Wertersatz nach § 513 HGB-E als auch die Haftungsbeschränkung nach Einheit oder Gewicht gem. § 515 HGB-E – wenn *das Gut ohne die nach § 485 Absatz 4 HGB-E erforderliche Zustimmung des Befrachters oder des Abladers auf Deck verladen wurde und der Verfrachter nicht beweisen kann, dass der Schaden nicht auf die Decksverladung zurückzuführen ist*. Dies gilt, wohl-gemerkt, auch dann, wenn den Verfrachter gar kein oder nur ein geringes Verschulden trifft. **49**

6. Haftungsbeschränkungen

a) Wert der Güter

Die Haager Regeln sahen noch keine Beschränkung der Verfrachterhaftung auf einen in bestimmter Weise zu bestimmenden Wert der Güter vor. Erst die Visby-Regeln fügten durch die Neufassung von Art. IV § 5 lit. b die Bestimmung ein, dass maßgeblich der Wert der Güter an dem Ort und an dem Tag ist, an dem sie nach dem Vertrag ausgeladen worden sind oder **50**

³² Rabe, § 566, Rn. 10. Das gilt nach zutreffender Ansicht auch für unzulässige Deckverladung, vgl. Rabe, § 658 Rn. 4 und § 566 Rn. 19 ff.

³³ DVIS-Stellungnahme, Rn. 92; DGTR-Stellungnahme, S. 13

hätten ausgeladen werden müssen. § 658 HGB präzisiert dies noch dahin gehend, dass maßgeblich der Zeitpunkt des Beginns der Löschung ist. Für Beschädigung bestimmt § 659 HGB die Differenzwertmethode, d.h. es ist der Unterschied zwischen dem Verkaufswert der Güter in beschädigtem Zustand und dem Gesundheitswert zu ersetzen.

- 51 Die Rotterdam Regeln sehen gleichfalls in Art. 22 RR eine Haftungsbeschränkung auf den Güterwert vor. Dies gilt sowohl für Verlust als auch für Beschädigung. Verwiesen wird insoweit in Art. 22 Abs. 1 RR in Bezug auf den Ort und den Zeitpunkt auf die Regelungen in Art. 43 zur Ablieferung. Angesprochen ist damit das Eintreffen der Güter am Bestimmungsort, genauer die im Frachtvertrag vereinbarte Stelle oder in Ermangelung einer Vereinbarung der Zeitpunkt und die Stelle, an der unter Berücksichtigung der Vertragsbestimmungen, der handelsüblichen Gebräuche, Gepflogenheiten oder Praktiken sowie der Umstände der Beförderung normalerweise mit der Ablieferung zu rechnen wäre.
- 52 Am Ablieferungsort bestimmt sich nach Art. 22 Abs. 2 RR der Wert nach dem Börsen- oder Marktpreis, in Ermangelung beider am üblichen Wert. Ausdrücklich bestimmt schließlich Art. 22 Abs. 3 RR, dass die Haftung des Beförderers auf den so berechneten Wert beschränkt ist, es sei denn, die Parteien hätten etwas anderes vereinbart. Bei einer solchen Vereinbarung sind die Beschränkungen der Vertragsfreiheit nach Kapitel 16. zu beachten. Die Haftung des Beförderers darf danach nicht vermindert werden (Art. 79 Abs. 1 RR), es sei denn, es handelt sich um einen sog. Mengevertrag, für den in Art. 80 RR Sonderregelungen gelten.
- 53 Auch der Reformentwurf bestimmt Wertersatz, § 513 HGB-E und stellt sich als eine Mischung aus gegenwärtigem Seehandelsrecht und allgemeinem Transportrecht dar. Aus dem Seehandelsrecht übernommen werden die Maßgeblichkeit des Werts am vertraglich vereinbarten Bestimmungsort (anders § 429 Abs. 1 HGB im allgemeinen Frachtrecht: Ort der Übernahme der Beförderung) und der Abzug von ersparten Zöllen, Kosten und Fracht (vgl. §§ 658, 659 HGB). § 513 Abs. 2 HGB-E behält auch die Differenzwertmethode des § 659 HGB bei, übernimmt aber aus § 429 Abs. 2 Satz 2 HGB die Vermutung, dass die zur Schadensminderung und Schadensbehebung aufzuwendenden Kosten der Differenz entsprechen. Für die Wertbestimmung wird mit § 513 Abs. 3 S. 2 HGB-E zudem eine an § 429 Abs. 3 Satz 2 HGB angelehnte Vermutung übernommen: Ist das Gut unmittelbar vor der Übernahme zur Beförderung verkauft worden, so wird vermutet, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis zuzüglich der Beförderungskosten der Marktpreis ist. Danach werden im Gegensatz zu § 429 Abs. 3 S. 2 HGB die Beförderungskosten hinzuaddiert.

b) Verspätungsschäden

Für Verspätungsschäden gibt es weder in den Rotterdam Regeln noch im deutschen Reformentwurf eine Eingrenzung auf einen gesetzlich definierten Schaden. Hier ist also grundsätzlich jeder nach dem anwendbaren Zivilrecht ersatzfähige Schaden zu ersetzen. Dazu gehören insbesondere Vermögensschäden, etwa in der Form von Preisverfall oder Kundenverlusten usw. Im geltenden deutschen Recht gibt es keine solche Regelung, da es keine zwingende Verspätungshaftung gibt (vgl. dazu bereits oben unter Ziff. 3).

Sowohl nach den Rotterdam Regeln als auch nach dem Reformentwurf ist die Haftung des Beförderers bzw. Verfrachters nicht unbegrenzt. Wie bei Verlust und Beschädigung gibt es auch bei Verspätungsschäden Haftungshöchstgrenzen (dazu sogleich unter Ziff. 7 b)).

7. Höchsthaftung

a) Verlust und Beschädigung

Haftungshöchstbeträge für Verlust und Beschädigung legen die Rotterdam Regeln in Art. 59 fest. Dort ist in Abs. 1 festgelegt, dass die Haftung auf 875 Rechnungseinheiten je Packung oder sonstige Ladungseinheit oder 3 Rechnungseinheiten je Kilogramm des Rohgewichts der Güter, die Gegenstand des Anspruchs oder der Streitigkeit sind, beschränkt ist, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Abs. 3 bestimmt als Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht (SZR) des Internationalen Währungsfonds. Abs. 2 enthält die abgekürzt als *Containerklausel* bezeichnete Regelung, dass im Falle der Zusammenfassung von Gütern in oder auf einem Container, einer Palette oder einem ähnlichen zur Beförderung von Gütern benutzten Gerät, oder in oder auf einem Fahrzeug die Packungen oder Ladungseinheiten, die im Vertrag als in oder auf diesem Beförderungsgerät oder Fahrzeug verpackt aufgelistet sind, als Packungen oder Ladungseinheiten gelten. Fehlt eine solche Auflistung, gelten die Güter in oder auf diesem Beförderungsgerät oder Fahrzeug als eine einzige Ladungseinheit.

Die Containerklausel der Rotterdam Regeln entspricht damit weitgehend derjenigen des § 660 Abs. 2 HGB und des § 515 Abs. 1 Satz 2 HGB-E. Die Haftungslimits des § 660 Abs. 1 HGB sind dagegen mit 2 SZR je Kilogramm und 666,67 SZR je Einheit deutlich niedriger. Der Reformentwurf sieht demgegenüber die gleichen Grenzen vor wie die Rotterdam Regeln.

b) Verspätung

58 Für Verspätungsschäden legt Art. 60 RR eine Maximalhaftung in Höhe des Zweieinhalbfachens der für die verspäteten Güter zu zahlenden Fracht fest. Auch diese Beschränkung kann aber noch unterschritten werden, denn gem. Art. 60 Satz 2 RR ist der für Verspätung „und nach Art. 59 Abs. 1“, also der zusätzlich zur Verspätung zu ersetzende Betrag für Verlust oder Beschädigung, zu zahlende Gesamtbetrag auf den nach Art. 59 Abs. 1 für den vollständigen Verlust der betreffenden Güter festzusetzenden Höchstbetrag beschränkt. Mit anderen Worten: Tritt nur Verspätungsschaden auf, haftet der Beförderer nicht weiter als bei vollständigem Verlust der Ladung. Diese Beschränkung dürfte eher selten praktische Relevanz haben, denn sie setzt voraus, dass der Wert der Güter das Zweieinhalbfache der Fracht nicht übersteigt. Treffen dagegen Beschädigung und Verspätung zusammen, kann bei hinreichend großem Sachschaden der auf Verspätung zu leistende Ersatz auch unterhalb des Zweieinhalbfachens der Fracht liegen.

59 Der Reformentwurf zum HGB sieht in § 515 Abs. 3 HGB-E eine Begrenzung der Haftung für Verspätung auf das Dreifache der Fracht vor. Eine Begrenzung auf dasjenige, was im Verlustfalle zu zahlen wäre, fehlt³⁴.

Das geltende Seehandelsrecht beschäftigt sich mit der Materie nicht (vgl. bereits oben unter Ziff. 3). Gehaftet wird hier nach Verzugsgesichtspunkten, die Haftung kann aber ausgeschlossen werden. Für Haftungsausschluss in Konnossementsbedingungen gelten die allgemeinen Regelungen.

c) Unbeschränkte Haftung

60 Obwohl sowohl die Rotterdam Regeln als auch das geltende deutsche Recht und der Reformvorschlag alle eine Durchbrechung der Haftung vorsehen, unterscheiden sich die Bestimmungen doch in ihrer Reichweite.

61 Nach Art. 61 Abs. 1 RR kann sich der Beförderer nicht auf die Haftungsbeschränkungen des Art. 59 oder des Frachtvertrages berufen, wenn der Gläubiger beweist, dass der Schaden, der aus der Verletzung der Befördererpflichten entstanden ist, auf eine Handlung oder Unterlassung des Beförderers zurückzuführen ist und die Handlung oder Unterlassung vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Ausdrücklich wird hervorgehoben, dass es insoweit um die *persönliche* Handlung oder Unterlassung geht. Qualifiziertes Verschulden von Personen, für die der Beförderer nach Art. 18 RR einzustehen hat, schadet nur diesen selbst, nicht aber

³⁴ Kritisch deshalb DVIS-Stellungnahme, Rn. 87.

dem Beförderer. In einem solchen Fall haftet also die Person selbst gegebenenfalls selbst voll, der Beförderer jedoch nur beschränkt.

Ausgeschlossen ist nur das Berufen auf die Haftungsbeschränkung nach Art. 59 RR und sonstige, nach Art. 79 ff. RR zulässige Haftungsbeschränkungen. Die Durchbrechung erfasst mithin nicht die Werthaftung nach Art. 22 RR, die damit auch bei qualifiziertem Verschulden erhalten bleibt. **62**

Das geltende deutsche Recht regelt die Durchbrechung der Haftungsbeschränkung in § 660 Abs. 3 HGB. Die Voraussetzungen für das schwere Verschulden entsprechen im Wesentlichen (Ausnahme: das HGB spricht von *Absicht*, die Rotterdam Regeln von *vorsätzlich*) denjenigen der Rotterdam Regeln. Nicht ausdrücklich ausgesprochen wird, dass es nur um das persönliche Verschulden des Verfrachters geht. Dies ist aber die Rechtslage³⁵. Anders als die Rotterdam Regeln beschränkt sich der Ausschluss der Haftungsbeschränkung aber nicht nur auf die Haftung je Einheit oder Kilogramm (§ 660 Abs. 1 HGB), sondern erstreckt sich auf die Werthaftung nach §§ 658, 659 HGB. **63**

Auch der Entwurf der Reformkommission sieht in § 518 Nr. 1 HGB-E den Wegfall der Haftungsbeschränkung vor, wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde begangen hat. Die Übernahme der aus dem allgemeinen Frachtrecht bekannten Regelung, dass auch qualifiziertes Verschulden von Leuten des Frachtführers (§ 428 HGB) zur unbeschränkten Haftung des Frachtführers selbst führt (§ 435 HGB), wurde von der Sachverständigengruppe abgelehnt³⁶. Der Wegfall erfasst hier sämtliche Haftungsbeschränkungen³⁷. Auf den weiter angeordneten Wegfall der Haftungsbeschränkungen bei unzulässiger Decksverladung wurde schon oben bei Ziff. 5 b) eingegangen. **64**

Der Reformvorschlag enthält darüber hinaus noch eine Reihe weiterer unbeschränkter Haftungstatbestände, also Haftungen die per se unbeschränkt sind, und für die es zur Unbeschränktheit keines qualifizierten Verschuldens bedarf. Diese – kritisierten³⁸ – Regelungen finden sich im Konnossementsrecht in § 505 HGB-E: Haftung bei Kenntnis oder fahrlässige Unkenntnis im Hinblick auf Fehlen, Unvollständigkeit oder Unrichtig- **65**

³⁵ BGH I ZR 140/06, TranspR 09, 327; I ZR 212/06, TranspR 09, 331

³⁶ Abschlussbericht, S. 135.

³⁷ Abschlussbericht, S. 135 f.

³⁸ DVIS-Stellungnahme, Rn. 63; DGTR-Stellungnahme, S. 10 f.

keit von Angaben im Konnossement, insbesondere in Bezug auf den äußerlich sichtbaren Zustand des Gutes (Abs. 1) und im Hinblick auf eine unrichtige Verfrachterangabe (Abs. 3); verschuldensunabhängige Haftung auch bei Ausstellung eines Bordkonnossements ohne Anbordnahme der Güter (Abs. 2).

8. Klagefrist

- 66** Art. 62 RR bestimmt, dass Gerichts- oder Schiedsverfahren in Bezug auf Ansprüche oder Streitigkeiten aus einer Pflichtverletzung nach Ablauf einer Frist von zwei Jahren nicht mehr eingeleitet werden können. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem die Güter abgeliefert wurden oder, im Falle nur teilweiser oder gänzlich nicht erfolgter Ablieferung, am letzten Tag, an dem die Güter hätten abgeliefert werden sollen. Dabei bleibt gem. Art. 62 Abs. 2 RR der Tag, an dem die Frist beginnt, bei der Fristberechnung außer Betracht. Die in vielen Rechtsordnungen diskutierte Frage, ob nach Fristablauf der Anspruch untergeht, beantwortet indirekt Art. 63 Abs. 3 RR: Danach kann auch nach Fristablauf der Anspruch als Einrede oder zum Zwecke der Aufrechnung gegen einen von der anderen Partei erhobenen Anspruch geltend gemacht werden, weshalb der Anspruch mit Fristablauf nicht untergegangen sein kann. Er kann lediglich nicht mehr aktiv verfolgt werden. Da an die Aufrechnung keine besonderen Voraussetzungen geknüpft sind, muss der Anspruch, demgegenüber aufgerechnet wird (etwa ein Frachtzahlungsanspruch), auch nicht etwa in Zusammenhang mit der Ladung stehen, deretwegen der Schadenersatzanspruch besteht. Hier gelten vielmehr nur die allgemeinen Aufrechnungsvoraussetzungen, die sich aus dem jeweiligen anwendbaren Recht ergeben.
- 67** Eine Hemmung oder Unterbrechung der Frist ist ausdrücklich ausgeschlossen, wohl aber ist sie gem. Art. 63 RR durch *eine an den Kläger gerichtete Erklärung*, gegebenenfalls mehrfach verlängerbar.
- 68** Für Rückgriffsklagen bestimmt Art. 64 RR, dass diese binnen 90 Tagen ab Erhebung der Rückgriffsklage, ab Befriedigung des Anspruchs oder ab Zustellung einer gegen den Rückgriffsgläubiger erhobene Klage zu erfolgen haben. Maßgeblich ist die jeweils frühere Frist. Für die Rückgriffsklage öffnen sich die Rotterdam Regeln aber dem ergänzend anwendbaren Recht des Staates des angerufenen Gerichts: sind dort längere Fristen vorgesehen, so gelten gem. Art. 64 lit. a) RR diese.
- 69** Eine Sonderregelung findet sich schließlich in Art. 65 RR für Klagen gegen einen Bareboat Charterer (den die Regeln nicht legal definieren) und *gegen die nach Art. 37 Abs. 2 als Beförderer identifizierte Person*. Letzteres

ist für den Fall einer Verladung auf ein im Vertrag namentlich benanntes Schiff ohne Benennung des Beförderers *in den Angaben zum Vertrag* grundsätzlich der eingetragene Eigentümer des Schiffes, der aber einen anderen Beförderer beweisen kann. Gegen diese Personen kann außerhalb der in Art. 62 RR bestimmten Zweijahresfrist geklagt werden, und zwar binnen neunzig Tagen ab dem Tag, an dem der Beförderer identifiziert worden ist oder an dem der eingetragene Eigentümer oder der Bareboat-Charterer nach Art. 37 Abs. 2 RR die Vermutung widerlegt hat, dass er der Beförderer ist. Auch hier gelten wieder längere Fristen, wenn das anwendbare Recht des angerufenen Gerichtsstaats dies vorsieht.

Das HGB sieht demgegenüber bekanntlich in § 612 Abs. 1 HGB eine **70** Jahresfrist für die gerichtliche Geltendmachung vor. Während dies vor der Schuldrechtsreform eine Ausschlussfrist war, handelt es sich nun um eine Verjährungsfrist. Es finden deshalb die Verjährungsvorschriften des BGB Anwendung. Deshalb kommt es grundsätzlich auch zur Hemmung durch Verhandlung nach § 203 BGB, wobei allerdings die Meinung vertreten wird, dass diese Vorschrift aufgrund der völkerrechtlichen Pflichten Deutschlands aus den Haager Regeln (Art. III § 6) keine Anwendung auf § 612 HGB finden soll³⁹. Die Frist beginnt mit Auslieferung oder dem Zeitpunkt, an dem hätte ausgeliefert werden müssen. Rückgriffsansprüche können nach § 612 Abs. 2 HGB auch nach Ablauf der in Abs. 1 bestimmten Jahresfrist geltend gemacht werden, sofern die Klage innerhalb von drei Monaten seit Befriedigung des Hauptanspruchs durch den Rückgriffsschuldner oder Zustellung der Klage bei ihm erhoben wird.

Der Reformentwurf folgt teils dem geltenden Recht, sieht jedoch ein **71** paar Besonderheiten vor. Auch hier beträgt die Verjährungsfrist ein Jahr, § 588 Nr. 1 HGB-E. Sie beginnt aber nicht, wie im gegenwärtigen HGB, mit dem auf die Ablieferung nachfolgenden Tag (§ 187 Abs. 1 BGB), sondern mit dem Tag der Ablieferung zu laufen (§ 590 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E). Aus dem allgemeinen Frachtrecht übernommen (§ 439 HGB), bestimmt § 591 HGB eine Hemmung durch Erhebung von Ersatzansprüchen bis zum Zeitpunkt ihrer schriftlichen Zurückweisung, wobei die telekommunikative Übermittlung ausreicht. Der Rückgriff ist auch hier zeitlich privilegiert, allerdings völlig anders ausgestaltet. Anders als bei den Rotterdam Regeln und dem geltenden Seehandelsrecht gibt es nicht eine zusätzliche 90-Tages- oder Dreimonatsfrist. Vielmehr beträgt die Verjährungsfrist auch für Rückgriffsansprüche, wie beim allgemeinen Frachtrecht (§ 439 Abs. 2 Satz 3 HGB), ein Jahr. Der Reformentwurf folgt dem allgemeinen Frachtrecht

³⁹ *Ramming*, *TranspR* 2002, 57

auch insoweit, als Fristbeginn nicht die Zustellung einer Klage beim Rückgriffsgläubiger ist, sondern Zustellung eines rechtskräftigen Urteils bei ihm oder Befriedigung des Anspruchs durch ihn, § 590 Abs. 1 Nr. 1 HGB-E. Ebenfalls wie bei § 439 HGB muss jedoch der Rückgriffsgläubiger den Rückgriffsschuldner innerhalb von drei Monaten nach Kenntnis des Schadens und der Person des Rückgriffsschuldners über den Schaden informieren. Geschieht dies, bleibt es bei der normalen Verjährungsfrist und deren Beginn auch für den Rückgriffsanspruch.

Die Haftung der „Maritime Performing Party“ nach den Rotterdam Regeln

Dr. Henning Jessen, LL.M. (Tulane)¹

Die Vorschriften des am 23. September 2009 zur Zeichnung aufgelegten **1**
„Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 11. Dezember 2008 über die
internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ werden
in der öffentlichen Diskussion bereits seit einiger Zeit schlagwortartig als
sog. „Rotterdam Regeln“ (RR) diskutiert.² In der Tradition der bekannten
älteren Übereinkommen („Haager Regeln“,³ „Haag-Visby-Regeln“⁴ oder
„Hamburg Regeln“⁵ wird also verkürzend auf einen Ort abgestellt, in die-
sem Fall auf den Ort der feierlichen Zeichnungszeremonie des Überein-
kommens.⁶

Die nachfolgenden Überlegungen sollen sich auf einen Teilaspekt der **2**
RR konzentrieren, nämlich die durch die RR neu geschaffene Rechtsfigur
der sog. „maritimen ausführenden Partei“, die im (für die Rechtsauslegung
maßgeblichen) englischen Text der RR als „*maritime performing party*“
bezeichnet wird. Hierzu wird zunächst die entscheidende Definition des
Art. 1 Nr. 7 RR genauer untersucht. Nach der begrifflichen Klarstellung der
„maritimen ausführenden Partei“ soll der Kernfrage nachgegangen werden,
unter welchen tatbestandlichen Voraussetzungen „*maritime performing*
parties“ in eine eigene Haftung (Art. 19 RR) oder in eine gesamtschuldneri-

¹ Der Autor besetzt an der Hochschule Bremen eine Stiftungsprofessur der Reederei
Beluga Shipping und ist dort Leiter des „Internationalen Studiengangs Shipping & Char-
tering (ISSC B.A.)“. Der nachfolgende Aufsatz basiert auf einem Vortrag vom 12. Mai
2010 im Rahmen eines gemeinsamen Seminars des Deutschen Seerechtsvereins (DVIS)
und der Internationalen Stiftung für Seerecht (IFLOS). Für die Zwecke der Veröffent-
lichung wurde eine inhaltliche Aktualisierung vorgenommen (Stand: Dezember 2010).

² Im Folgenden abgekürzt als RR. Die Regeln sind beispielsweise veröffentlicht in Tran-
spR 2009, 372; deutsche Übersetzung (nichtamtlich): [http://www.transportrecht.org/
dokumente/RotterdamRegeln_dt_Rohuebersetzung_20090429.pdf](http://www.transportrecht.org/dokumente/RotterdamRegeln_dt_Rohuebersetzung_20090429.pdf) (Stand: Dezember
2010).

³ Internationales Abkommen vom 25. August 1924 zur Vereinheitlichung von Regeln
über Konnossemente (RGBI. 1939 II S. 1049).

⁴ Haager Regeln in der Fassung des Visby Protokolls, wiedergegeben bei *Rabe*, Seehan-
delsrecht, Anhang III zu § 663 b.

⁵ Vgl. zu den Hamburg Regeln v.a. die Nachweise bei *Herber*, Seehandelsrecht, S. 310ff.

⁶ Eine umfangreiche Dokumentation der Ereignisse der Zeichnungsveranstaltung ist
hinterlegt unter: <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/index.php> (Stand: Dezember
2010).

sche Haftung mit dem vertraglichen Beförderer (Art. 20 RR) genommen werden können. Zusätzlich wird dabei der Frage nachgegangen, ob die bereits im Vorfeld geäußerte Kritik der Umschlagswirtschaft sowie möglicher anderer betroffener Wirtschaftsbeteiligter an den betreffenden Regelungen der RR berechtigt erscheint.

I. Kritik und Unterstützung der RR

- 3 Im Rahmen der Rotterdamer Zeichnungszeremonie äußerten 16 Staaten unmittelbar ihre politische Unterstützung für die RR, darunter bemerkenswert deutlich auch die USA.⁷ Bis Ende 2010 stieg die Zahl der Zeichnerstaaten auf 23 an.⁸ Im Zuge der seitdem aufgekommenen öffentlichen Debatte über die Rechtfertigung und die Schwächen der neuen Regeln führen erstaunlicherweise sowohl die Befürworter als auch die Gegner der RR u.a. die Zahl und die Auswahl der Zeichnerstaaten als begleitende Argumente für ihre Zustimmung bzw. Ablehnung an.
- 4 Die Befürworter der RR verweisen z.B. darauf, dass bereits die 16 originären Zeichnerstaaten ca. 25% des Welthandels repräsentierten und eine ausgewogene Mischung aus traditionellen Schifffahrts- und Handelsnationen sowie Entwicklungsländern und Industriestaaten darstellten.⁹ Diese breite Repräsentanz könnten die 1992 in Kraft getretenen Hamburg Regeln mit gegenwärtig nur ca. 5% „Weltmarktanteil“ der 34 ratifizierenden Staaten nicht aufweisen. Gegner der RR betonen hingegen, dass die Zeichnungen von Staaten wie die der Demokratischen Republik Kongo, Armeniens oder Luxemburgs wenig Aussagekraft hinsichtlich einer globalen Überzeugungskraft der neuen Regeln haben.
- 5 In der Frage der Unterstützung bzw. Ablehnung der RR scheinen sich die Vertreter der Pro- und Kontra-Fraktionen im Zeitraum seit der Zeichnung der Regeln im Jahr 2009 bis zum Ende des Jahres 2010 in etwa die

⁷ Vgl. auch *Ramming*, Zum Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln, HmbSchRZ 2009, S. 414.

⁸ Der aktuelle Zeichnungs- und Ratifikationsstand kann im Internet abgerufen werden: http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html (Stand: Dezember 2010).

⁹ So z.B. *Gertjan van der Ziel* unter Bezugnahme auf Daten des „United Nations 2008 International Merchandise Trade Statistics Yearbook“ im Rahmen einer Präsentation auf einem Seminar der International Road Transport Union (IRU) am 03. November 2010 in Genf, abrufbar unter http://www.iru.org/index/en_event_rr (Stand: Dezember 2010). Die Vorbereitungen hinsichtlich einer Ratifikation der RR seien zum Ende des Jahres 2010 in Spanien und den USA weit fortgeschritten.

Waage zu halten. Das EU-Parlament forderte zwischenzeitlich die EU-Staaten ausdrücklich zur Ratifikation auf und wurde in diesem Bestreben von diversen Interessengruppen aus der maritimen Wirtschaft, insbesondere der internationalen Verfrachtervereinigungen, unterstützt.¹⁰ Nationale Seerechtsvereine, z.B. in Belgien und Brasilien, bewerteten die RR hingegen zwischenzeitlich negativ und sprachen sich gegen eine Ratifikation der RR aus.¹¹ Zuletzt richtete sich im Oktober 2010 die sog. „Montevideo Declaration“ mit scharfer Kritik ausdrücklich gegen eine Ratifikation der RR durch lateinamerikanische Staaten.¹²

Die politische Dynamik der nächsten Jahre ist hinsichtlich der Frage 6 möglicher Ratifikationen der RR durch einzelne Staaten nur äußerst schwer einzuschätzen. Es ist aber jedenfalls nicht sehr wahrscheinlich, dass sich die verhärteten Fronten zwischen Befürwortern und Gegnern der RR schnell auflösen werden. Zielführender erscheinen daher vorbereitende Diskussionen, die sich der Probleme widmen, welche praktischen Folgen ein mögliches In-Kraft-Treten der RR ein Jahr nach der Hinterlegung der 20. Ratifikationsurkunde haben könnten (vgl. Art. 94 Abs. 1 RR). Ein möglicher Anknüpfungspunkt ist dabei auch die Untersuchung der durch die RR geschaffenen neuen Rechtsfiguren, die – zumindest in dieser Form – nicht durch die früheren Übereinkommen bekannt sind. Zu diesen neuen Rechtsfiguren gehört auch die sog. „maritime ausführende Partei“ bzw. „*maritime performing party*“ (vgl. Art. 1 Abs. 6 und Abs. 7 RR sowie Art. 19 und 20 RR). Diese neue Rechtsfigur der RR könnte insbesondere Umschlagsunternehmen und sog. „*Terminal Operator*“ erfassen. Entsprechende Befürchtungen waren durch die betroffenen Verbände der Umschlagswirtschaft

¹⁰ Vgl. Lloyd's List vom 18. Mai 2010 („*EU to Push for Rotterdam Rules Ratification*“), die unterstützenden Verbände sind v.a. die European Community Shipowners' Association (ECSA), die International Chamber of Shipping (ICS), die BIMCO und der World Shipping Council (WSC).

¹¹ Vgl. z.B. DeLloyd vom 06. Juli 2010 („*België nog niet klar voor ondertekening Rotterdam Rules*“); die ablehnende Erklärung des brasilianischen Seerechtsvereins (*Associação Brasileira de Direito Marítimo*, Internet: <http://www.abdm.org.br>) datiert vom 25. August 2010.

¹² Die am 22.10.2010 von acht Seerechtsexperten unterzeichnete „*Montevideo Declaration*“ wurde von zahlreichen südamerikanischen Akademikern unterstützt, vgl. Lloyd's List vom 29.10.2010 („*Rotterdam Rules Facing Latin American Hurdle*“); für eine sofortige Gegenreaktion aus Südamerika siehe aber Zuidwijk, *The Proposed Rotterdam Rules and the Objections Contained in the „Declaration of Montevideo“*, abrufbar unter: <http://www.antonioz.com.ar/english/download/GrupoMontevideo-Nov.pdf> (Stand: Dezember 2010).

bereits vor und direkt nach der Zeichnungszeremonie geäußert worden.¹³ Bereits vor der Zeichnungszeremonie hatte der Zentralverband der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) in seiner „Stellungnahme zu dem Entwurf eines Übereinkommens über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See“ vom 27. März 2008 vor den Auswirkungen der RR gewarnt und insbesondere eine ersatzlose Streichung der Regeln über die „*maritime performing party*“ gefordert.¹⁴

II. Die Definition der „*maritime performing party*“ in den RR

- 7 Art. 1 RR enthält eingangs (vor die Klammer gezogen) insgesamt 30 Definitionen und Unterdefinitionen, die für den gesamten weiteren Text maßgeblich sind.¹⁵ Nach Art. 1 Nr. 7, S. 1 RR ist eine „*maritime ausführende Partei*“ eine ausführende Partei, soweit sie Pflichten des Beförderers¹⁶ in dem Zeitabschnitt zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen eines Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Löschhafen eines Schiffs erfüllt oder zu erfüllen sich verpflichtet.
- 8 Was generell unter einer „*ausführenden Partei*“ zu verstehen ist, ergibt sich zunächst positiv aus Art. 1 Nr. 6 (a) RR, denn nach dieser Definition ist unter einer „ausführenden Partei“ zunächst eine *andere* Person als der Beförderer zu verstehen, die Pflichten des Beförderers nach einem Frachtvertrag (in Bezug auf das Übernehmen, Aufladen, Behandeln, Stauen, Befördern, Pflegen, Ausladen oder Abliefern der Güter) erfüllt oder zu erfüllen sich verpflichtet, soweit diese Person unmittelbar oder mittelbar auf Verlangen des Beförderers oder unter dessen Aufsicht oder Kontrolle handelt.
- 9 Es existieren zudem noch zwei negative Abgrenzungen, die zum Tatbestand der Rechtsfigur gehören: Zum einen ist nach Art. 1 Nr. 7, S. 2 RR ein an Land tätiger Beförderer nur dann eine „maritime ausführende Partei“, wenn er seine Leistungen *ausschließlich in einem Hafengebiet* erbringt oder zu erbringen sich verpflichtet. Zum anderen ist schon gar keine „ausführende Partei“ und damit auch keine „*maritime ausführende Partei*“ eine Person,

¹³ Vgl. z.B. die Meldung des TT Club Mutual Insurance Limited vom 02. Dezember 2009 („*Rotterdam Rules May Increase Terminal Operators Liability, TT Club Advises*“), abrufbar unter <http://www.ttclub.com/ttclub/public.nsf/html/LBRE-7Z8LW3> (Stand: Dezember 2010).

¹⁴ Abrufbar unter <http://www.zds-seehafen.de/information/archiv08.html> (Stand: Dezember 2010).

¹⁵ Ausführlich zu den einzelnen Definitionen: *Debattista*, S. 1ff., in: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (2009).

¹⁶ Vgl. Zur Definition des Beförderers Art. 1 Nr. 5 RR.

die unmittelbar oder mittelbar von einem Absender, von einem in den Dokumenten benannten Absender, von einer verfügungsberechtigten Partei oder dem Empfänger anstelle des Beförderers verpflichtet wird. Zum besseren Verständnis empfiehlt es sich, den zentralen Teil des englischsprachigen Textes der RR nochmals ausdrücklich zu zitieren:

Article 1 Definitions

For the purposes of this Convention: ...

6 (a) „Performing party“ means a person other than the carrier that performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations under a contract of carriage with respect to the receipt, loading, handling, stowage, carriage, care, unloading or delivery of the goods, to the extent that such person acts, either directly or indirectly, at the carrier’s request or under the carrier’s supervision or control.

6 (b) „Performing party“ does not include any person that is retained, directly or indirectly, by a shipper, by a documentary shipper, by the controlling party or by the consignee instead of by the carrier.

7. „Maritime performing party“ means a performing party to the extent that it performs or undertakes to perform any of the carrier’s obligations during the period between the arrival of the goods at the port of loading of a ship and their departure from the port of discharge of a ship. An inland carrier is a maritime performing party only if it performs or undertakes to perform its services exclusively within a port area.’

Die verschachtelte Definition der „maritime performing party“ ist exemplarisch für die generelle Kritik, der sich die RR seit ihrem breiteren Bekanntwerden unweigerlich stellen müssen: Die RR sind ein komplexes Regelwerk mit umfassend formulierten Normen, die wiederum eine Fülle von Ausnahmen und Gegenausnahmen sowie Querverweisungen enthalten und daher die inhaltliche Zugänglichkeit für den Praktiker aus der Transportwirtschaft deutlich erschweren.¹⁷ Rechtssicherheit für den Wirtschaftsverkehr und Vorhersehbarkeit für die Wirtschaftsbeteiligten werden durch die RR auf lange Sicht nicht geschaffen. *William Tetley* hat diese Kritik auf den Punkt gebracht: „*The Rotterdam Rules seem fit for only a small select group of trained lawyers.*“¹⁸

¹⁷ Vgl. hierzu die Wertung von *Thomas*, in: *An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*, S. 52 (60), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*: „... suffocating wordiness, careless use of language and persistent refusal to abide by the basic rules of elegant and effective drafting.“

¹⁸ Vgl. *Tetley*, *Summary of General Criticisms of the UNCITRAL Convention (The Rotterdam Rules)*, S. 3 (unter II.: „Complexity“) abrufbar unter http://www.mcgill.ca/files/maritimelaw/Summary_of_Criticism_of_UNCITRAL_No_1.pdf (Stand: Dezember 2010); vgl. zur Kritik an den RR m.w.N. auch *Ramming*, *Zum Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln*, HmbSchRZ 2009, S. 414 (415); *Kahlid/Suppiah*, *The Rotterdam*

- 11 Die Befürworter der RR können jedoch insbesondere auf die Aspekte der Modernisierung und Aktualisierung der Regeln des internationalen Transports verweisen. Nach Aussage von *Michael Sturley*, eines Beraters der UNCITRAL-Delegation der USA, war sprachliche Eleganz ohnehin nicht das Ziel der RR, sondern vielmehr eine „evolutionäre“¹⁹ und „pragmatische“ Weiterentwicklung der früheren Rechtsregime aus Haag, Haag-Visby und Hamburg: „*Updating transport law requires a much broader convention than Hague, Hague-Visby, or Hamburg Rules*“.²⁰ Der Rechtsanwender wird sich jedoch spätestens nach einem In-Kraft-Treten der RR unweigerlich den schwierigen sprachlichen und inhaltlichen Herausforderungen der neuen Regeln stellen müssen.
- 12 Jedenfalls verbleibt nach einer Analyse der positiven und negativen Definitionen des Begriffs der „maritimen ausführenden Partei“ wenig Zweifel an einem ersten Zwischenergebnis: Entscheidend ist der maritime und vertragsbezogene Inhalt der Tätigkeit einer „maritimen ausführenden Partei“. Unter den Begriff können insbesondere solche Betriebe fallen, die zwar an Land, aber *ausschließlich im Hafengebiet* tätig sind („*exclusively*“). Hierzu gehören insbesondere Terminalbetreiber, die (vom Verfrachter bzw. Frachtführer beauftragt) die Güter im Hafen umschlagen. Auch vertragliche Ketten verschiedener „*maritime performing parties*“, die ihre Dienstleistungen innerhalb desselben Hafengebietes ausüben, sind durchaus denkbar.²¹ Eine solche Vertragskette muss aber zum ursprünglichen vertraglichen Beförderer zurück verfolgbar sein. Vom Befrachter oder Empfänger beauftragte Unternehmen können schon *per definitionem* keine „maritimen ausführenden Parteien“ sein.
- 13 In Häfen ansässige Umschlagsunternehmen können damit genauso unter die Definition des Art. 1 Nr. 7, S. 1 RR subsumiert werden wie Erbringer von Schleppdienstleistungen, Stauereien,²² Leichterbetreiber oder Lager-

Rules: Catalyst for Trade or Cumbersome Convention?, *Maritime Policy & Management* 2010, S. 447 (449f.).

¹⁹ *Sturley*, *Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of the Rotterdam Rules in the United States*, *Texas Int. Law Journal* (44) 2009, S. 427 (429).

²⁰ *Sturley*, *Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules*, S. 1 (24ff.), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*.

²¹ Dies wurde schon frühzeitig im CMI diskutiert, noch bevor die Verhandlungen im Rahmen von UNCITRAL weitergeführt wurden, vgl. hierzu *Sturley*, *The Treatment of Performing Parties*, *CMI Yearbook* 2003, S. 232 ff.; vgl. auch UN Doc. A/CN.9/WG.III/WP.21, S. 14, § 19.

²² Ausdrücklich so *Tsimplis*, S. 65, in: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (2009).

hausgesellschaften.²³ Die (Teil-)Erfüllung des Beförderungsvertrags ist von entscheidender Bedeutung. Steht die Tätigkeit einer Partei nicht in einem direkten Zusammenhang zur Erfüllung des Beförderungsvertrages, so entfällt unter den RR auch die Einstufung als „maritime ausführende Partei“. Ein Vermieter von Containern kann danach nicht als maritime ausführende Partei eingestuft werden, wenn das Bereitstellen des Containers nicht Bestandteil der Erfüllung des Frachtvertrags ist. Gleiches dürfte grundsätzlich für (Reparatur-)Werften, „*crewing agencies*“ oder Bunkerlieferanten gelten, da die hier erbrachten Dienstleistungen nur in einem indirekten Zusammenhang zur Erfüllung des Beförderungsvertrages stehen. Dies gilt auch für den Schiffseigner, der einen Chartervertrag mit einem Beförderer abgeschlossen hat. Der Reeder kann nicht als maritime ausführende Partei in Frage kommen, wenn er selbst nicht bei der Erfüllung des Frachtvertrags mitwirkt.

III. Die Entstehung und Rechtfertigung der Definition

Die in den RR verwendete Definition der „*maritime performing party*“ **14** hat im Verlauf der Verhandlungsjahre eine sprachliche „Evolution“ erfahren: Ausgangspunkt für die Verhandler war der aus Art. 1 Abs. 2 i.V.m. Art. 10 Abs. 2 der Hamburg Regeln bereits bekannte Begriff des „*actual carrier*“:

„*Actual carrier*” means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted.“²⁴

²³ Thomas, An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties, S. 52 (57), in: Thomas (Hrsg.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, nennt die folgenden möglichen Unternehmenskategorien: „*The category may include terminal operators, stevedores, warehouse keepers, intra-port transporters, feeder carriers, lightering and barge operators, and also the sea carrier where the carriage has been sub-contracted out by the carrier.*”

²⁴ Der Begriff des „*actual carrier*“ stammt aber wohl ursprünglich aus dem Luftfrachtrecht, vgl. Art. I (c) Guadalajara Convention: „*Actual carrier*” means a person, other than the contracting carrier, who by virtue of authority from the contracting carrier, performs the whole or part of the carriage contemplated in paragraph b but who is not with respect to such part a successive carrier within the meaning of the Warsaw Convention. Such authority is presumed in the absence of proof to the contrary.“; zum Konzept vgl. ausführlich Kienzle, Die Haftung des Carrier und des Actual Carrier nach den Hamburg Regeln, S. 55 ff., S. 89 ff.; das Konzept last sich nachfolgend auch in anderen Konventionen nachweisen, vgl. Art. 39 Montreal Übereinkommen, Art. 4 und Art. 17 CMNI, Art. 27 Cotif-CIM.

- 15 Dieser Begriff wird aber im anglo-amerikanischen Sprachraum zumindest als zweideutig empfunden, denn dort wird „*actual carrier*“ nicht zwangsläufig als „tatsächlicher Beförderer“ übersetzt, sondern vielmehr als „eigentlicher“ oder „wirklicher“ Beförderer wahrgenommen, ein solcher bleibt aber immer auch der Vertragspartner des Absenders.²⁵ Aus diesem Grund findet sich in den Verhandlungsprotokollen zu den RR seit dem Jahr 2000 zunächst der Begriff eines „*performing carrier*“.²⁶ Insofern wurde also in einem ersten Schritt das in der Vorgänger-Konvention der Hamburg Regeln verwendete Wort „*actual*“ durch das Wort „*performing*“ ersetzt.²⁷
- 16 In einem zweiten Schritt wurde bereits im Jahr 2001 der Begriff des „*performing carrier*“ durch den Begriff „*performing party*“ ersetzt. Warum dieser Schritt? Dies hängt einerseits mit dem generellen Anwendungsbe- reich nach Art. 1 Nr. 1 RR zusammen, denn die neuen Regeln sollen ja gerade dann den sog. „Haus-zu-Haus-Transport“ mit umfassen, wenn zu- sätzlich zu einer Seestrecke noch ein anderer Transport-Modus hinzutritt („Maritime-Plus-Ansatz“). Andererseits wurde der Begriff des „*carrier*“ gerade in diesem Kontext auch als nicht hinreichend präzise empfunden, da viele der in modernen Transportketten unbedingt notwendigen Aufgaben und Verpflichtungen nicht mehr von klassischen Beförderern im eigent- lichen Wortsinne übernommen werden.
- 17 Jedenfalls wurde im Entwurfstext („*Draft Instrument*“) bereits seit dem Jahr 2001 der Begriff der „*performing party*“ verwendet. Diese Rechtsfigur wurde im Verlauf der weiteren Verhandlungen ab 2003 zunächst kurzzeitig in die beiden Unterformen der „*maritime performing party*“ und einer sog. „*non-maritime performing party*“ aufgespalten. Es wurde jedoch im weite- ren Verlauf davon Abstand genommen, die „*non-maritime performing par-*

²⁵ Vgl. Sturley. The Treatment of Performing Parties, CMI Yearbook 2003, S. 232 (234, Fußnote 26: „The CMI draftsmen also found the word „actual“ to be confusing because it suggested that the „carrier,” meaning the contracting carrier, was not „actually” a carrier after all (despite being called the „carrier” throughout the convention.)“)

²⁶ Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, U.N. Doc. A/CN.9/WG.II/WP.21, Art. 6.3.1 (a); Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea, U.N. Doc. A/CN.9/WG.3/WP.32, Art. 15.1; vgl. auch CMI Yearbook 2000, Draft Outline Instrument, S. 123; Sturley, Scope of Coverage under the UNCITRAL Draft Instrument, JIML (10) 2004, S. 138 (148).

²⁷ Der vom Senat bislang nicht verabschiedete Entwurf eines neuen amerikanischen Seehandelsrechts („*US COGSA '99*“) verwendet übrigens die Begrifflichkeiten eines „*contracting carrier*“, sec. 2(2), „*performing carrier*“, sec. 2(3) und „*ocean carrier*“, sec. 2(5).

ty“ selbst zu definieren.²⁸ Frühzeitig war jedenfalls klar, dass sog. „inland carrier“, also insbesondere Unternehmen des Straßen- und Schienentransports jedenfalls keine „maritimen ausführenden Parteien“ sein sollten. Diese Sichtweise wurde nicht zuletzt auf Grund eines deutlich artikulierten politischen Protests verschiedener Interessenverbände der Straßen- und Schienenfrachtführer durchgesetzt.²⁹

Der eigenständige Begriff einer „nicht-maritimen ausführenden Partei“ **18** wurde insofern in den RR schnell wieder aufgegeben. Nach dem Jahr 2003 erfuhr der bereits bekannte Begriff der „maritimen ausführenden Partei“ in den zahlreichen Verhandlungen keine grundlegende „grammatikalische“ Neu-Entwicklung mehr. Vielmehr sollte sich die Abgrenzung zwischen „maritimen“ und „nicht-maritimen“ Parteien bis zur Endfassung der RR nunmehr aus der Zusammenschau der Definitionen in den Ziffern 6 und 7 des Art. 1 RR ergeben. Im Übrigen nehmen eine Vielzahl weiterer Vorschriften der RR Bezug auf die Definition der „performing party“, da die RR die Möglichkeit der Delegation vertraglicher Pflichten bei der Erfüllung des Transportvertrages als selbstverständlich ansehen.³⁰

²⁸ An den Verhandlungen beteiligte Experten verwenden den Begriff teilweise weiter, so z.B. ausdrücklich *Fujita*, *The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications*, *Texas Int. Law Journal* (44) 2009, S. 350 (368ff.), vgl. auch *Thomas*, in: *An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*, S. 52 (60), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*.

²⁹ Vgl. z.B. die Vorschläge der International Road Transport Union (IRU), U.N. Doc. A/CN.9/WG.III/WP.90, S. 1 (2007); „Drawing up of a New Convention on the Carriage of Goods by Sea and Extending This Convention to Door-to-Door Transport Operations (Comments on Behalf of the IRU)“, in: *Compilation of Replies to a Questionnaire on Door-to-Door Transport and Additional Comments by States and International Organizations on the Scope of the Draft Instrument*, U.N. Doc. A/CN.9/WG.III/WP.28, S. 43 (2003); *Comments on Behalf of the Association of American Railroads (AAR) Relating to the Preliminary Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea*, in: *Compilation of Replies to a Questionnaire on Door-to-Door Transport and Additional Comments by States and International Organizations on the Scope of the Draft Instrument*, U.N. Doc. A/CN.9/WG.III/WP.28, S. 32 (2003); vgl. auch „Proposal of the United States of America on the Definition of 'Maritime Performing Party'“, U.N. Doc. A/CN.9/WG.III/WP.84, S. 1-2 (2007).

³⁰ Vgl. beispielsweise Art. 12 Abs. 1, 15, 16, 17 Abs. 3 (i), 23 Abs. 1 und 5, 29 Abs. 1 (a), 32 (a), 34, 35, 36 Abs. 2 und 4, 39 Abs. 2 und 3, 40 Abs. 3 und 4, 44 RR.

IV. Die Haftung der „maritimen ausführenden Partei“ in den RR

- 19** Die eigentliche Haftungsnorm für „maritime ausführende Parteien“ ist in Art. 19 RR zu finden. Nachdem zunächst in Art. 17 RR die Haftung des Beförderers ausführlich geregelt wird,³¹ enthält Art. 19 RR in seinem Tatbestand eine direkte Durchgriffshaftung gegen die „maritime ausführende Partei“. Eine eigenständige Anspruchsgrundlage gegen „*performing parties*“ existiert in den RR dagegen nicht.
- 20** Das in den RR eingeführte Haftungskonzept tauchte in dieser Form im internationalen Transportrecht erstmals im Luftfrachtrecht auf und wurde dann kontinuierlich auf weitere Transportträger erweitert.³² Praktischer Hintergrund ist die durch diese Form der Haftung etablierte „Durchgriffsmöglichkeit“ auf leichter zugängliche Werte und mögliche Vollstreckungsobjekte von Schuldnern, mit der zugleich eine Minderung des Insolvenzrisikos geschädigter Ladungsinteressen einhergehen soll.

1. Tatsächliche Anknüpfung, Art. 19 Abs. 1 (a) RR

- 21** Gem. Art. 19 Abs. 1 (a) RR muss eine *territoriale* Anknüpfung zu einem Vertragsstaat und eine tatsächlich *ladungsbezogene* Tätigkeit zu bejahen sein: Die maritime ausführende Partei muss die Güter entweder in einem Vertragsstaat zur Beförderung übernommen oder in einem Vertragsstaat abgeliefert oder ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Güter in einem Hafen in einem Vertragsstaat ausgeübt haben.³³ Die direkte Durchgriffshaftung gegen eine „maritime ausführende Partei“ ist daher nicht möglich, soweit diese ihre Dienstleistungen ausschließlich auf dem Hoheitsgebiet eines Nicht-Vertragsstaates erbringt. Die streng territorial radizierte Anknüpfung des Anwendungsbereichs in Art. 19 Abs. 1 (a) RR, die auf das tatsächliche ladungsbezogene Behandeln der Güter in einem RR-Vertragsstaat abstellt,³⁴

³¹ Siehe hierzu *Schwampe*, in diesem Heft.

³² Vgl. z.B. Art. II und V des Zusatzübereinkommens vom 18.09.1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als dem vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr (Übereinkommen von Guadalajara), erweitert durch Art. 10 Abs. 2 der Hamburg Rules, Art. 4 Abs. 2 CMNI, Art. 39 ff. Montreal-Ü.

³³ Zusätzlich ist das (oben bereits diskutierte) einschränkende Definitionsmerkmal in Art. 1 Nr. 7 RR zu beachten, nach der die „maritime ausführende Partei“ ihre Leistungen ohnehin „*ausschließlich in einem Hafengebiet*“ erbringt oder sich zu erbringen verpflichtet; vgl. insgesamt auch *Tsimplis*, S. 65, in: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (2009).

³⁴ Unter Umständen erfolgt im Rechtssinne ja gar keine Übernahme oder Ablieferung der Güter durch eine „*maritime performing party*“.

unterscheidet sich insofern von der inhaltlich etwas abstrakter gehaltenen allgemeinen Anwendungsnorm des Art. 5 Abs. 1 RR, bei der die *vertragliche* Vereinbarung im Vordergrund steht.³⁵ Konsequenz zu Ende gedacht kann dies dazu führen, dass Ansprüche gegen einen vertraglichen Beförderer zwar den RR unterliegen, während die von genau diesem Beförderer eingeschaltete „maritime ausführende Partei“ ausschließlich nach nationalem Recht verklagt werden kann.

2. Zeitliche Anknüpfung, Art. 19 Abs. 1 (b) RR

Für eine direkte Durchgriffshaftung gegen eine „*maritime performing party*“ ist kumulativ zur territorial-physischen Anknüpfung zudem zwingend nach Art. 19 Abs. 1 (b) RR zu bejahen, dass das kausal schädigende Ereignis in folgenden Zeiträumen eingetreten sein muss: Eingangs wird der „klassische“ Obhutszeitraum zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen des Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Löschhafen des Schiffs erwähnt, Art. 19 Abs. 1 (b) (i) RR. „Betroffene“ dieser Regelung können alle denkbaren, vom eigentlichen Beförderer eingeschalteten Unterfrachtführer, aber auch Unternehmen der Umschlagswirtschaft, also insbesondere die „*Terminal Operator*“, sein. 22

Art. 19 Abs. 1 (b) (ii) RR erweitert die Obhut der „*maritime performing party*“ dann auf den Zeitraum während die maritime ausführende Partei die Güter in Verwahrung hatte. Mit dieser inhaltlich weiteren Formulierung werden neben möglichen Unterfrachtführern des vertraglichen Beförderers zusätzlich z.B. Lagerhausgesellschaften erfasst. 23

Die abschließende Formulierung in Art. 19 Abs. 1 (b) (iii) RR erweitert dann den Obhutszeitraum in bislang nicht bekannter Form: Selbst begleitende Dienstleistungen bei der Erfüllung der Pflichten des Beförderers werden nun maßgeblich, wenn es dort heißt: „*oder zu jeder anderen Zeit, soweit [die maritime ausführende Partei] an der Durchführung einer der im Frachtvertrag genannten Tätigkeiten beteiligt war*“.³⁶ Die Auslegung am Wortlaut der Norm des Art. 19 Abs. 1 (b) (iii) RR führt zu einer inhaltlichen Weiterentwicklung des klassischen Obhutszeitraums hin zu einem „Beteiligungszeitraum“. Diese Norm ist der Grund, warum der Kreis möglicherweise haftender „*maritime performing parties*“ denklogisch auf Stauerereien, Festmacherbetriebe, Schleppunternehmen sowie Barge- oder Leichter- 24

³⁵ Siehe zu Art. 5 RR ausführlich *Ramming*, Zum Anwendungsbereich der Rotterdam Regeln HmbSchRZ 2009, S. 414 (416).

³⁶ Im englischen Text heißt es: „*at any other time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.*“

betreiber erweitert werden kann. Das tatsächliche Ausmaß der Beteiligung einer „maritime performing party“ an der Durchführung einer der im Frachtvertrag genannten Tätigkeiten wird in den RR nicht weiter konkretisiert. Der Begriff der „Beteiligung“ nimmt hierdurch quasi die Form eines unbestimmten Rechtsbegriffes an. Der Rechtsanwender wird an dieser Stelle und zu diesem Zeitpunkt, d.h. lange vor einem möglichen In-Kraft-Treten der RR, mit Unsicherheiten über die mögliche Auslegung des Art. 19 Abs. 1 (b) (iii) RR leben müssen. Im Falle eines In-Kraft-Tretens der RR könnte sich hier u.U. in vielen Jahren eine Einzelfallrechtsprechung über den Grad möglicher Beteiligungstätigkeiten herausbilden, wie sie auch das UN-Kaufrecht in Teilbereichen erlebt hat.³⁷ Ob diese mögliche Rechtsprechung dann aber zur Rechtssicherheit im internationalen Transport beitragen wird, bleibt abzuwarten.

- 25 Jedenfalls soll eine „maritime ausführende Partei“ den Pflichten und der Haftung eines Beförderers aus dem Übereinkommen in den genannten Situationen und in den beschriebenen möglichen Zeitfenstern der Obhut bzw. der Beteiligung unterliegen. Im Gegenzug soll die „maritime ausführende Partei“ die nach den RR in Art. 17 vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen des Beförderers geltend machen können, was nach der berühmten „Himalaya-Entscheidung“³⁸ u.a. auch als „quasi-automatischer Himalaya-Schutz“ bezeichnet wird.³⁹ Ob die als „maritime ausführende Parteien“ einzustufenden betroffenen Unternehmen über diesen Schutz aber wirklich glücklich sind, bleibt nachdrücklich zu bezweifeln, denn eine Reihe der möglichen Haftungsbefreiungen aus Art. 17 RR beziehen sich ausschließlich auf die Durchführung einer Seereise mit einem Seeschiff.⁴⁰

3. Ergänzende Regelungen, Art. 19 Abs. 2-4 RR

- 26 Art. 19 RR enthält drei weitere Ergänzungen.⁴¹ Nach Art. 19 Abs. 2 RR muss die „maritime ausführende Partei“ etwaigen höheren Haftungsgrenzen

³⁷ Vgl. z.B. die über Jahre in verschiedenen Staaten entwickelte Rechtsprechung über die zeitliche „Angemessenheit“ einer Rügefrist nach Art. 39 CISG, die nunmehr zumindest für bestimmte Richtwerte sorgt.

³⁸ Adler v. Dickson, Lloyd's Law Rep. 1954, Vol. 2, S. 267ff.

³⁹ Sturley, The Treatment of Performing Parties, CMI Yearbook 2003, S. 232 (235); siehe zu den Haftungsbefreiungsgründen aus Art. 17 RR: Schwampe, in diesem Heft; zur modernen Anwendung der „Himalaya Clauses“ in der maritimen Wirtschaft vgl. Tetley, The Himalaya Clause – Revisited, JIML 2003, S. 40 (53ff.).

⁴⁰ Siehe z.B. Art. 17 Abs. 3 (f) RR: „fire on the ship“.

⁴¹ Vgl. zu Art. 19 Abs. 2-4 RR auch *Tsimplis*, S. 66, in: The Rotterdam Rules: A Practical Annotation (2009).

oder anderen Verpflichtungen ausdrücklich zustimmen. Nach der allgemeinen Formvorschrift des Art. 3 RR muss diese Zustimmung schriftlich erfolgen, eine elektronische Übermittlung ist möglich.⁴² Gemäß Art. 19 Abs. 3 RR haftet eine „*maritime performing party*“ auch dann, wenn sie ihre eigenen, vom Beförderer vertraglich übernommenen Pflichten an weitere Personen sub-kontrahiert. Abschließend stellt Art. 19 Abs. 4 RR klar, dass Bedienstete der maritimen ausführenden Partei nicht haftbar sind und insofern nicht selbst in Anspruch genommen werden können. Auf diese Weise soll verhindert werden, dass Unternehmen auf dem Umweg über die Inanspruchnahme ihrer Leute (und deren etwaige Befreiungsansprüche) die ihnen durch das Übereinkommen eingeräumten Befreiungen und Haftungsbeschränkungen wieder verlieren.

4. Gesamtschuldnerische Haftung, Art. 20 RR

Art. 20 RR etabliert eine gesamtschuldnerische Haftung des Beförderers 27 und der „maritimen ausführenden Partei“, soweit der Beförderer (nach Art. 17, 18 RR) und die maritime ausführende Partei (nach Art. 19 RR) für das schädigende Ereignis haftbar gemacht werden können. Durch das Zusammenwirken von Art. 19 und 20 RR wird also neben der möglichen eigenen Haftung „maritimer ausführender Parteien“ auch eine mögliche gesamtschuldnerische Haftung von Verfrachtern und z.B. Umschlagsunternehmen etabliert, die es in dieser Form so vorher nicht gab.

Als Folge von Art. 20 RR sind Situationen von Vertragsketten denkbar, 28 in denen eine „maritime ausführende“ Partei in eine Haftung genommen wird, die den Schaden möglicherweise selbst gar nicht zu vertreten hatte. Die möglichen Regresskonstellationen können die Notwendigkeit zur Folge haben, die in AGBs oder durch Generalverträge standardisierte Risikoverteilung zwischen Verfrachtern und anderen Unternehmen der Hafenwirtschaft neu zu überdenken. Abschließend sei auch erwähnt, dass die direkte Zugriffsmöglichkeit von Ladungsinteressen auf „maritime ausführende Parteien“ nach dem ausdrücklichen Wortlaut von Art. 68 RR bis zu vier (!) neue mögliche Gerichtsstände eröffnet⁴³ – dies ist ebenfalls ein Umstand, der die Vorhersehbarkeit des Ausgangs möglicher gesamtschuldnerischer Haftungsfälle unter Beteiligung „maritimer ausführender Parteien“ beeinträchtigen kann.

⁴² Siehe auch *Thomas*, in: *An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*, S. 52 (66), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*.

⁴³ Vgl. auch *Baatz*, S. 223f., in: *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* (2009).

V. Objektive Kritik an den Haftungsregelungen der RR

- 29 In der bereits oben erwähnten Stellungnahme des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe (ZDS) werden die soeben dargestellten Haftungsregelungen der „*maritime performing party*“ insgesamt nachdrücklich abgelehnt.⁴⁴ Zum Zeitpunkt der Stellungnahme (2008) wurde die Streichung der entsprechenden Normen gefordert, da es „*aus praktischer, rechtspolitischer, aber auch rechtstheoretischer Sicht*“ keine Rechtfertigung für die neue Haftung gebe. Es lasse sich – so der ZDS – in den UNCITRAL-Materialien des vormaligen „*Draft Instruments*“ auch keine Begründung zur Einführung der Rechtsfigur der „maritimen ausführenden Partei“ finden.
- 30 Die – aus Verbandssicht verständlicherweise subjektive – Haltung des ZDS kann sowohl aus rechtspolitisch-völkerrechtlicher Sicht als auch aus rechtstheoretischer Perspektive etwas „objektiviert“ werden: Die Idee einer eigenständigen Durchgriffshaftung anderer Vertragsbeteiligter neben dem vertraglichen Beförderer lässt sich bereits von Anfang an in den Vertragsentwürfen zu den RR nachweisen.⁴⁵ Sie stammt konzeptionell – zumindest auch – aus dem Entwurf für ein neues US-amerikanisches Seehandelsrecht („*COGSA '99*“) und wurde sprachlich erweitert.⁴⁶ Wer diesbezügliche Regelungen in den RR rechtspolitisch komplett ablehnt, hätte zeitlich so früh wie möglich gegen sie protestieren müssen. Wirtschaftliche Interessengruppen, wie z.B. die FIATA, aber auch der World Shipping Council (WSC) und die U.S. National Industrial Transportation League (NITL) hatten eine entsprechende Opposition bereits im Jahr 2001 auch geäußert, jedoch ohne Erfolg.⁴⁷
- 31 Problematisch an der frühen Verbandskritik war v.a., dass die betroffenen amerikanischen Wirtschaftsverbände Extrempositionen vertraten, die eindeutig darauf abzielten, die eigene Haftung möglichst komplett auszuschließen – dieser Vorstoß war im Rahmen der UNCITRAL aber nicht einigungsfähig, da die Verhandler die Durchgriffshaftung im Grundsatz wollten, soweit „maritime“ Dienstleistungen bei der Erfüllung des Vertrages eine Rolle spielten. Seit dem Jahr 2000 ging es inhaltlich nur noch um

⁴⁴ Abrufbar unter <http://www.zds-seehafen.de/information/archiv08.html> (Stand: Dezember 2010).

⁴⁵ Siehe oben unter III. („Die Entstehung und Rechtfertigung der Definition“).

⁴⁶ Vgl. US COGSA '99, sec. 2(3): „*performing carrier*“.

⁴⁷ Für eine gemeinsame Kritik von WSC und NITL siehe das „*Joint Statement of Common Objectives on the Development of a New International Cargo Liability Instrument*“, im Internet abrufbar unter <http://www.worldshipping.org/jointstatement.pdf> (Stand: Dezember 2010).

des „Wie“, d.h. um die Inhalte der Definitionen und maßgeblichen Haftungsregelungen für „maritime ausführende“ Parteien. Es ging aber nicht mehr um das grundsätzliche „Ob“ der Aufnahme derjenigen Regelungen, die später in Art. 1 Nr. 6 und 7 RR i.V.m. Art. 19, 20 RR münden sollten. Aus diesem Grund konnte die Einlassung des ZDS im Jahre 2008 auch keine Änderungen mehr bewirken, selbst wenn die deutsche Politik sie offensiv vertreten hätte. Im Übrigen haben die Verhandler des „*Draft Instrument*“ offenbar ganz überwiegend die Meinung vertreten, dass den in die Haftung hineingezogenen „maritimen ausführenden Parteien“ durch den oben erwähnten „automatischen Himalaya-Schutz“ (also der Gewährung der gesamten Haftungsbefreiungsgründe des Beförderers) im Gegenzug ein rechtlich angemessener Interessenausgleich angeboten würde. Der Vollständigkeit halber sei i.Ü. auch erwähnt, dass es Länder gibt, in denen sich die rechtliche Situation von „*maritime performing parties*“ durch eine mögliche Ratifikation der RR sogar verbessern würde, da nach dem gegenwärtigen nationalen Recht noch eine unbeschränkte Haftung besteht.⁴⁸ Global gesehen dürfte dies jedoch die Ausnahme sein.

Rechtstheoretisch lässt sich aus den CMI- und UNCITRAL-Verhandlungsprotokollen eindeutig entnehmen, dass die durch die RR eingeführte Haftung von „*maritime performing parties*“ im internationalen „Haus-zu-Haus-Transport unter Einschluss einer Seestrecke“ nichts anderes als eine auf das 21. Jahrhundert bezogene Fortentwicklung der Haftung des „*actual carrier*“ aus Art. 10 Abs. 2 der Hamburg-Regeln sein soll. Grundsätzlich gibt es auch im deutschen Recht eine rechtstheoretisch und systematisch vergleichbare Norm, nämlich die Haftung des ausführenden Frachtführers gemäß § 437 HGB. Diese Norm ermöglicht ebenfalls eine Übertragung aller Einwendungen des vertraglichen Frachtführers auf den ausführenden Frachtführer (§ 437 Abs. 2 HGB) und etabliert eine gesamtschuldnerischen Haftung von vertraglichem und ausführendem Frachtführer (§ 437 Abs. 3 HGB). Ziel des deutschen Gesetzgebers im Rahmen der Transportrechtsreform von 1998 war u.a. „*die Herstellung des Gleichlaufes mit der europäischen Rechtsentwicklung unter Berücksichtigung der veränderten Marktbedingungen eines fortschreitenden liberalisierten europäischen Binnenmarktes für Güterverkehrsleistungen*“.⁴⁹

⁴⁸ Beispielsweise können argentinische Terminalbetreiber durch die Anwendung der RR entlastet werden, da sie nach nationalem Recht einer unlimitierten Haftung ausgesetzt sind, vgl. „*UN Rules to hit terminal operators*“, im Internet abrufbar unter: http://www.portstrategy.com/news101/europe/global_impact_of_un_rules_variable (Stand: Dezember 2010).

⁴⁹ Vgl. die Begründung zum Regierungsentwurf des TRG, BT-Drucksache 13/8445, S. 1.

- 33 § 437 HGB hat wiederum im internationalen Recht zahlreiche rechtstechnische Vorbilder.⁵⁰ Im Sinne der oben zitierten Begründung zum Transportrechtsreformgesetz bestand die Motivation für die Schaffung des § 437 HGB mutmaßlich auch darin, den international bereits existierenden „Durchgriffsanspruch“ gegen den tatsächlich ausführenden und schädigenden Frachtführer in das deutsche Transportrecht zu übertragen.⁵¹ Insbesondere soll § 437 HGB dem Anspruchsteller nach seiner Zielsetzung einen leichteren Zugriff auf den tatsächlichen Schädiger ermöglichen, zugleich aber eine unbillige Belastung des Letzteren durch eine Begrenzung des Umfangs der Verpflichtung vermeiden. Dies entspricht inhaltlich und konzeptionell der Begründung zu Art. 1 Nr. 6, 7 i.V.m. Art. 19, 20 RR.
- 34 Insofern muss man rechtstheoretisch und rechtspolitisch zu dem Zwischenergebnis kommen, dass die direkte Durchgriffshaftung gegen „maritime ausführende Parteien“ – wie sie durch Art. 19, 20 RR etabliert wird – der Versuch einer konsequenten rechtlichen Fortentwicklung des internationalen Transportrechts ist. Durch Art. 79 Abs. 1 (a) und (b) RR wird zudem klargestellt, dass bestimmte – zumindest in Einzelfällen als problematisch empfundene – Vertragsklauseln der Branche, wie z. B. sog. „*circular indemnity*“-Klauseln, im Verhältnis zwischen dem vertraglichen Beförderer und „maritimen ausführenden Parteien“ keine Wirkung mehr entfalten sollen.⁵² Art. 79 Abs. 1 (a) und (b) RR stellen klar, dass solche Vertragsklauseln nichtig sind, wenn sie die Pflichten und die Haftung „maritimer ausführender Parteien“ direkt oder indirekt ausschließen oder begrenzen. Hier ist

⁵⁰ Siehe die bereits oben erwähnten Bestimmungen des „Zusatzabkommens vom 18. September 1961 zum Warschauer Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die von einem anderen als den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführte Beförderung im internationalen Luftverkehr“ (Guadajajara Abkommen); Art. 4 Athener Übereinkommen („*Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*“) vom 13. Dezember 1974, Art. 39-48 Montreal-Übereinkommen; Art. 39 CIV 1999 („Einheitliche Vorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen“); Art. 27 CIM 1999 („Einheitliche Vorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“); § 49 a LuftVG; Art. 3 der Anlage zu § 664 HGB.

⁵¹ Zur Kritik und Hintergründen siehe *Koller*, Transportrecht, § 437 HGB, Rn 1ff.

⁵² Durch „*Circular Indemnity*“-Klauseln verpflichtet sich z.B. ein Konnossementsberechtigter, die Subunternehmer des Verfrachters nicht in Anspruch zu nehmen und, falls er dennoch einen Subunternehmer zum Schadensersatz heranzieht, den Verfrachter insoweit zu entschädigen, vgl. näher *Newell*, *Privity Fundamentalism and the Circular Indemnity Clause*, *Lloyd's Maritime & Comparative Law Quarterly*, S. 97ff.; *Figert*, *Die Circular-Indemnity-Klausel im australischen und deutschen Recht*, *VersR* 1998, S. 147ff.; *Tetley*, *The Himalaya Clause – Revisited*, *JIML* 2003, S. 40 (58f.).

rechtspolitisch ganz offenbar eine Korrektur der betroffenen Vertragsklauseln der maritimen Wirtschaft beabsichtigt.

Eine andere Frage ist hingegen die rechtstechnische Umsetzung der direkten Durchgriffshaftung gegen „maritime ausführende Parteien“ gemäß Art. 19 und 20 RR. Die Besorgnis mancher Umschlagsunternehmen und betroffener Wirtschaftsverbände ist hier nachzuvollziehen. Insbesondere erscheint der Zeitraum der Haftung möglicher „maritimer ausführender Parteien“ nach Art. 19 Abs. 1 b) iii) RR problematisch: Mit der Formulierung „*at any other time to the extent that the maritime performing party was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage*“ wird die Möglichkeit einer fast schon generalklauselartige Auffanghaftung geschaffen, die sich nicht mehr direkt auf den eigentlichen Obhutszeitraum bezieht. Jedenfalls hinsichtlich dieser letzten Alternative ist das praktische Bedürfnis nach einer Streichung der entsprechenden Alternative verständlich, da sie sich unter Bestimmtheits- und Vorhersehbarkeitsaspekten also problematisch erweisen könnte. Es fragt sich, ob die Verhandler nicht ganz auf Art. 19 Abs. 1 b) iii) RR hätten verzichten können.

Zum anderen ist – v.a. im Containerfrachtverkehr – in der Praxis problematisch, dass Schäden erst am Ende eines (oftmals multimodalen) Transports entdeckt werden und sich die Schäden dann nicht mehr eindeutig lokalisieren bzw. auf bestimmte Parteien in der Lieferkette zurückführen lassen. Insbesondere wenn zusätzlich Ketten von (Charter-)verträgen vorliegen – also ggf. noch diverse Unterfrachtverträge abgeschlossen wurden – kann ein mutmaßlich schädigender Seeverfrachter durch Ladungsinteressen nur unter Schwierigkeiten und unter Zeitverlust identifiziert werden. In solchen Situationen könnte eine Tendenz geschädigter Ladungsinteressen zu befürchten sein, *beteiligte* „maritime ausführende Parteien“ quasiausweislich am Ort ihrer Niederlassung nach Art. 68 a) RR zu verklagen. Ebenso könnten im Innausgleich schwierige Regressfragen zwischen „maritimen ausführenden Parteien“ und vertraglichen Beförderern entstehen, da die Frage der „*joint and several liability*“, also der gesamtschuldnerischen Haftung (Art. 20 RR), in unterschiedlichen Rechtsordnungen durchaus unterschiedlich verstanden und geregelt wird.⁵³ Abschließend ist auch die Übertragbarkeit der umfangreichen Haftungsausschlussgründe des Be-

⁵³ Für den diesbezüglichen Verweis auf das englische Recht siehe *Thomas*, in: *An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties*, S. 52 (67), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*.

förderers auf „maritime ausführende Parteien“ problematisch, da einige der Haftungsausschlussgründe schon sprachlich ausschließlich schiffsbezogen sind und insofern der Kreis möglicher Haftungsausschlussgründe bereits merklich eingeschränkt ist.

VI. Fazit

- 37 Die Regeln der RR über die Haftung „maritimer ausführender Parteien“ haben eine zwiespältige Situation geschaffen. Rechtspolitisch und rechtstheoretisch ist zumindest die Möglichkeit einer Haftung „maritimer ausführender Parteien“ grundsätzlich gewollt. Ihre Einführung lässt sich in den Regelungen der RR auch nicht mehr verhindern. In der Praxis werden sich die Konsequenzen der RR-Haftungsregeln über die „*maritime performing party*“ allerdings in Teilen als problematisch erweisen: Es könnten schon im Ausgangspunkt Definitionsschwierigkeiten über den tatsächlichen Charakter einer Beklagten als „maritime ausführende Partei“ auftreten: Beispielsweise gilt ein Kaibetrieb, der im Binnenland eigene Terminals betreibt,⁵⁴ unter den RR als „maritime ausführende Partei“ i.S.v. Art. 1 Nr. 7 RR, wenn er die Güter *im Seehafen* übernimmt und auf ein Schiff verlädt. Das identische Unternehmen gilt aber lediglich als „ausführende Partei“ nach Art. 1 Nr. 6 RR, wenn die Güter *im Binnenland* übernommen werden, zum Seehafen befördert werden und dort auf ein Schiff verladen werden.
- 38 Die begriffliche Abgrenzung zwischen Art. 1 Nr. 6 und 7 RR könnte zu Unklarheiten führen, wenn ein Schaden beim Verladen der Güter auf ein Schiff auftritt. Gilt ein Seehafenbetrieb nach strenger Anwendung der Definition *nicht* als „maritime ausführende Partei“, weil die Güter *nicht* (erst) im Hafen übernommen wurden, kann dieses Unternehmen auch nicht nach Art. 19 RR verklagt werden, denn nur die „maritime ausführende Partei“ ist in der Anspruchsgrundlage genannt. Es ist dann – zumindest theoretisch – vorstellbar, dass Seehafenbetriebe, die in RR-Vertragsstaaten ansässig sind, einfach ihre Annahmestellen für Güter *aufserhalb* der Hafengrenzen verlegen – nach den RR können sie dann jedenfalls nicht mehr als „maritime ausführende Partei“ angesehen werden.⁵⁵ Zudem könnten die Grenzen des

⁵⁴ Beispielsweise haben die HHLA und Eurogate bereits gemeinsam Binnenlandterminals eröffnet, vgl. z.B. Verkehrsrundschau, Heft 05/2010, S. 13; DVZ Nr. 14 vom 2. Februar 2010 („HHLA und Eurogate gründen Terminal-JV“).

⁵⁵ Es geht bei diesem Beispiel nicht um eine generelle Verlegung der geschäftlichen Tätigkeiten aus dem Hafengebiet, sondern um die jeweils spezifische vertragliche Umsetzung der Leistungen im Einzelfall, auf diese stellen die RR nämlich ab, vgl. auch *Thomas*, in: *An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Par-*

Hafengebietes im Einzelfall unklar sein, da die RR nur generell die „port area“ erwähnen. Angesichts der strengen territorialen Anknüpfung ist zudem auch die Situation denkbar, dass während einer Seebeförderung in einem Hafen innerhalb eines Nicht-Vertragsstaats die Güter umgeladen werden und sich dort ein Schaden ereignet. Der im Nicht-Vertragsstaat ansässige Seeumschlagsbetrieb kann pauschal argumentieren, die RR seien auf ihn *per se* nicht anwendbar. Betroffene Wirtschaftsverbände der Umschlagswirtschaft werden zukünftige politische Opposition gegen die RR insofern wohl dahingehend ausrichten, eine Ratifikation der RR durch ihre jeweiligen „Sitzstaaten“ möglichst zu verhindern. Ohne eine umfassende Ratifikation vieler Staaten werden die RR aber ihr erklärtes Ziel einer direkten Durchgriffshaftungsmöglichkeit auf „maritime ausführende Parteien“ zugunsten der Ladungsinteressen verfehlen. Dieser schlichte Befund gilt jedoch auch für andere Regelungsbereiche der RR.

Im Falle einer Klage muss zudem geklärt werden, welche Art von Leistungen die beklagte „maritime ausführende Partei“ im Schwerpunkt erbracht oder zu erbringen sich verpflichtet hat. Seehafenbetriebe und Umschlagsunternehmen genossen in Deutschland und vielen anderen Staaten in diesem Bereich bisher umfassende Vertragsfreiheit. Diese Vertragsfreiheit wird durch das Haftungsregime der RR nunmehr eingeschränkt. Bei einer Einstufung als lediglich „ausführende Partei“ würde sich allerdings am *status quo* nichts ändern. Die Unternehmen der Umschlagswirtschaft weisen in diesem Zusammenhang darauf hin, dass die Dienstleistungen dieser Branche viel zu vielseitig seien, um von einem Rechtsinstrument erfasst zu werden, das primär für die Beförderung von Gütern (ganz oder teilweise über See) geschaffen worden ist. In der Tat ist zu befürchten, dass Art. 19 RR die detaillierte Klärung des Anwendungsbereichs und der damit einhergehenden Haftungsfragen auf eine Einzelfall-Rechtsprechung verlagern wird. Es wird nach einem möglichen In-Kraft-Treten der RR von Fall zu Fall zu klären sein, ob der Anteil der Leistungen mit *maritimem Bezug innerhalb eines Hafengebiets* überwiegt, und ob demnach die „ausführende Partei“ auch als „maritime ausführende Partei“ qualifiziert werden kann oder nicht. 39

Die Vorab-Klärung der geschilderten Fragen kann auch für die Ladungsinteressen insgesamt empfindlichen Zeit- und Kostenverlust bedeuten. Die erhoffte Rechtssicherheit bei Klagen gegen „maritime ausführende Parteien“ wird sich durch die RR jedenfalls im Ausgangspunkt nicht einstellen. 40

ties, S. 52 (57), in: *Thomas* (Hrsg.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules*.

Ausgeschlossen ist dennoch nicht, dass nach einigen Jahren oder Jahrzehnten eine gewisse „Routine“ im Umgang mit den neuen Haftungsregeln der RR einkehren könnte. Die grundsätzliche Einführung der hier diskutierten Regeln war ohnehin zumindest rechtstheoretisch konsequent, ihre rechtstechnische Umsetzung ist das eigentliche Problem. Es bleibt nunmehr der Ratifikationspraxis vorbehalten, wie umfassend sich das Regelwerk der RR insgesamt verbreiten wird und inwieweit in der Zukunft eine richterliche Präzisierung der Haftungsregeln für „*maritime performing parties*“ i.S.d. Art. 1 Nr. 6 und 7 RR i.V.m. Art. 19, 20 RR erfolgen wird.

Impressum

Schriftenreihe A des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht e.V. 1887

Herausgeber: Deutscher Verein für Internationales Seerecht e.V.

Vorstand: Dr. Dieter Schwampe (Vorsitzender)
Dr. Bernd Kröger (Stellvertretender Vorsitzender)

Redaktion: Dr. Klaus Ramming

Anschrift: Deutscher Verein für Internationales Seerecht e.V.
Esplanade 6
20354 Hamburg
Postfach: 30 55 80
20317 Hamburg
Telefon: 040/35 09 7-219
Telefax: 040/35 09 7-211
E-mail: info@seerecht.de

Druck: Storck Verlag
Striepenweg 31, 21147 Hamburg
Tel.: 040/797 13 100, Fax: 040/797 13 112

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 96 v o n B o r r i e s, Nina
Neuere englische Rechtsprechung zum Haftungsbeschränkungs-
übereinkommen 1976, 2002
- Heft 97 A t a m e r, Dr., Kerim
Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, 2003
- Heft 98 H a s c h e, Dr., Christoph
Neueres Bergungsrecht, 2003
- Heft 99 L o o k s, Dr., Volker
Der Internationale Code für die Gefahrenabwehr auf Schiffen und
in Hafenanlagen (ISPS Code) – Rechtliche Fragestellungen –
Die Schifffahrt im Visier des Terrors, 2004
- Heft 100 N i n t e m a n n, Thomas
Die Haftung von Freight, Demurrage & Defence
(*FD&D*) – Versicherungen nach deutschem Recht, 2005
- Heft 101 G a n s s a u g e, Dr., Niklas
Elektronische Dokumente in der Schifffahrt am Beispiel von
elektronischer Rechnung und elektronischem Konnossement, 2006
- Heft 102 S c h m i d t, Prof. Dr. Dres. h.c. Karsten
Gesetzliches Seehandelsrecht: Hat das HGB noch eine Zukunft?, 2006
- Heft 103 R a m m i n g, Dr. Klaus (Hrsg.)
Das Wrackbeseitigungsübereinkommen, 2008
- Heft 104 R a m m i n g, Dr. Klaus (Hrsg.)
Das Bunkerölübereinkommen, 2009
- Heft 105 R a m m i n g, Dr. Klaus (Hrsg.)
Das Recht der Haftungsbeschränkung, 2010
- Heft 106 G r a u, C a r s t e n
Rule B Attachment, 2010

REIHE B: DOKUMENTE UND MATERIALIEN

- Heft 14 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bun-
desminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s I, 1985
- Heft 15 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bun-
desminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s II, 1985
- Heft 16 Reform des Seehandelsrechts, Berichte der drei Arbeitskreise an den Bun-
desminister der Justiz, A r b e i t s k r e i s III, 1985
- Heft 17 Die Protokolle von 1984 zum Ölhaftungsübereinkommen von 1969 und zum
Fondsübereinkommen von 1971 mit einem Beitrag von Dr. R. G a n t e n,
1986
- Heft 18 Stellungnahme des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht zum
Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandels-
rechts, 2010