

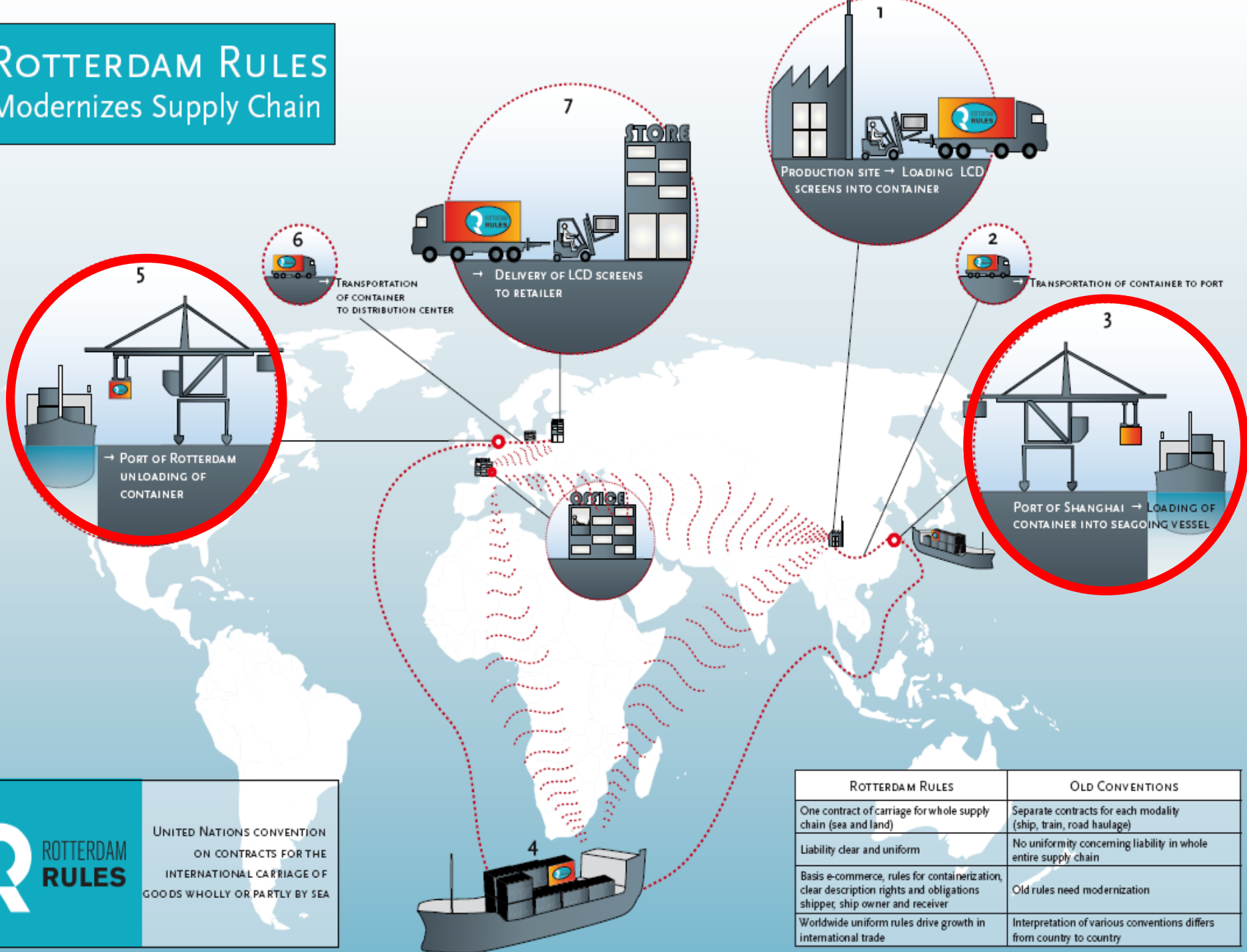
# Rotterdam Rules (RR):

## Die Haftung der *„Maritime Performing Party“* (Art. 19 RR i.V.m. weiteren Art.)

*Prof. Dr. H. Jessen, LL.M. (Tulane)*  
*Internationaler Studiengang Shipping & Chartering*  
*Hochschule Bremen*

# ROTTERDAM RULES

## Modernizes Supply Chain



UNITED NATIONS CONVENTION  
ON CONTRACTS FOR THE  
INTERNATIONAL CARRIAGE OF  
GOODS WHOLLY OR PARTLY BY SEA

ROTTERDAM RULES	OLD CONVENTIONS
One contract of carriage for whole supply chain (sea and land)	Separate contracts for each modality (ship, train, road haulage)
Liability clear and uniform	No uniformity concerning liability in whole entire supply chain
Basis e-commerce, rules for containerization, clear description rights and obligations shipper, ship owner and receiver	Old rules need modernization
Worldwide uniform rules drive growth in international trade	Interpretation of various conventions differs from country to country





# **Beispiel: TT Club – Headlines:**

***„Rotterdam Rules may increase Terminal Operators Liability“***

***...***

***„UN Rules to hit terminal operators“***

***...***

***„Watch out, Marine Terminal Operators!“***



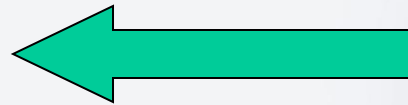
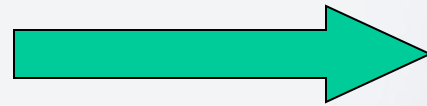
**1. Was ist eine „*Maritime Performing Party*“ gem. Rotterdam-Regeln?**

**2. Unter welchen Voraussetzungen haftet eine „*Maritime Performing Party*“ gem. Rotterdam-Regeln?**

# Beförderer – Def. Art. 1 Nr. 5 RR

5. „Beförderer“ bedeutet eine Person, die einen Frachtvertrag mit einem Absender schließt.

Absender



Frachtvertrag



Beförderer

# „Maritime ausführende Partei“ Def. Art. 1 Nr. 7 RR

„**Maritime ausführende Partei**“ bedeutet

- eine ausführende Partei,
- soweit sie Pflichten des Beförderers
- 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.

# „Ausführende Partei“ – Def. Art. 1 Nr. 6 a) RR

„Ausführende Partei“ bedeutet eine **andere Person als den Beförderer**, die Pflichten des Beförderers nach einem Frachtvertrag in Bezug auf

- die Übernahme,
- das Laden, 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.**



# „Ausführende Partei“ – Def. Art. 1 Nr. 6 b) RR

„Ausführende Partei“ umfasst **nicht** Personen,  
die unmittelbar oder mittelbar von

- einem Absender,
- einem dokumentären Absender,
- der verfügungsberechtigten Partei
- oder dem Empfänger

anstelle des Beförderers verpflichtet werden.

# „Maritime ausführende Partei“ Def. Art. 1 Nr. 7 RR

**Ein an Land tätiger Beförderer ist nur dann eine maritime ausführende Partei, wenn er seine Leistungen ausschließlich in einem Hafengebiet erbringt oder zu erbringen sich verpflichtet.**

# „Maritime ausführende Partei“

## Def. Art. 1 Nr. 7 RR

- Sprachliche Evolution der „*maritime performing party*“ (MPP) während der Verhandlungen zu den RR
- Ausgangspunkt: „**actual carrier**“ (vgl. Art. 10 Abs. 2 HamburgR)
- → Ursprung im Luftfrachtrecht, Art. I (c) Guadalajara Convention (1961): “**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.”

# „Maritime ausführende Partei“

## Def. Art. 1 Nr. 7 RR

- Sprachliche Evolution der „*maritime performing party*“ ...
- „*travaux preparatoires*“ / Verhandlungsprotokolle seit 2000: „*performing carrier*“
- Neuer US COGSA-Entwurf Jahre zuvor: „*contracting carrier*“, „*performing carrier*“, „*ocean carrier*“ ...
- Seit 2001: „*performing party*“



# „Maritime ausführende Partei“

## Def. Art. 1 Nr. 7 RR

- Sprachliche Evolution der „**maritime performing party**“
- Weitere Entwicklung:
- 2003: „**maritime performing party**“ + „**non-maritime performing party**“
- Später wurde „**non-maritime performing party**“ als eigene Rechtsfigur aufgegeben...
- Abgrenzung jetzt aus Zusammenschau der Ziffern 6 und 7 des Art. 1 RR

# Konsequente Handhabung

- RR gehen ausdrücklich von der Möglichkeit einer Delegation der Handlungen des “*carrier*” an “*performing parties*” aus...
- Viele RR-Vorschriften, die sich auf die Erfüllung des Frachtvertrages beziehen, erwähnen direkt nach dem “*carrier*” sofort die “*performing party*”:
- Art 12 (1), 15, 16, 17(3)(i), 23(1) und (5), 29(1)(a), 32(a), 34, 35, 36(2) und (4), 39(2) und (3), 40(3) und (4), 44 RR...

# „Maritime ausführende Partei“ Def. Art. 1 Nr. 7 RR

„**Maritime ausführende Partei**“ bedeutet

- eine ausführende Partei,
- soweit sie Pflichten des Beförderers
- 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.  
→ mehrere MPPs denkbar, wenn MPP1 an MPP2 vertraglich sub-delegiert, etc.

**1. Was ist eine „*Maritime Performing Party*“ gem.**

**Rotterdam-Regeln? ✓**

**2. Unter welchen Voraussetzungen haftet eine „*Maritime Performing Party*“ gem. Rotterdam-Regeln?**



## Artikel 19. Haftung maritimer ausführender Parteien

(1) **Eine maritime ausführende Partei** unterliegt den Pflichten und Haftpflichten des Beförderers aus diesem Übereinkommen und kann die nach diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen des Beförderers geltend machen, **wenn**

**a)** die maritime ausführende Partei die Güter

- **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 hat,

**und**

# Tatsächliche territoriale Anknüpfung an einen Vertragsstaat

- Art. 19 (1) a) RR unterscheidet sich konzeptionell etwas von Art. 5 (1) RR (Allgemeiner Anwendungsbereich)
- Art. 5 (1) RR = **vertragliche Anknüpfung** → kann sich auch auf Übernahme- oder Ablieferungsort im Inland beziehen (“*nach dem Frachtvertrag*”)
- Art. 19 (1) (a) RR = **tatsächliche Anknüpfung** an den Ort der Ausführung „ladungsbezogener Handlungen“ (vgl. letzte Alt., da ggf. keine “*Übernahme*” oder “*Ablieferung*” durch MPP)
- Art. 19 (1) (a) kann sich NUR auf die Vorbereitung / Durchführung / Nachbereitung der **Seestrecke** beziehen (Einschränkung im Tatbestand durch Bezug auf “*maritime performing party*” → Definition! “*in einem Hafengebiet*”)

# Artikel 19. Haftung maritimer ausführender Parteien

- (1) **Eine maritime ausführende Partei** unterliegt den Pflichten und Haftpflichten des Beförderers aus diesem Übereinkommen und kann die nach diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen des Beförderers geltend machen, **wenn**
- a) (= territoriale Anknüpfung +) **und**
  - b) das Ereignis, das den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht hat, eingetreten ist:
    - i) in dem Zeitabschnitt zwischen dem Eintreffen der Güter im Ladehafen des Schiffs und dem Abgang der Güter aus dem Löschhafen des Schiffs,
    - ii) während die maritime ausführende Partei die Güter in Verwahrung hatte oder
    - iii) **zu jeder anderen Zeit**, soweit sie an der Durchführung einer der im Frachtvertrag genannten Tätigkeiten **beteiligt** war.

# Schaden im Obhuts- oder „Beteiligungszeitraum“ einer MPP

- Art. 19 (1) b) i) RR → Zielgruppe: alle denkbaren “sub-carrier”-Formen / “Unterfrachtführer”, Terminal Operator, etc....
  - Art. 19 (1) b) ii) RR → Erweiterung auf: “sub-carrier” + ggf. denkbar “storage keepers” / Lagerhausgesellschaften, Terminal Operator, etc.
  - Art. 19 (1) b) iii) RR → nochmalige Erweiterung: begleitende Dienstleistungen bei der Erfüllung der Pflichten des Beförderers (bloße “Beteiligung” nach Tatbestand ausreichend... keine Obhut erforderlich...!)
- neben Terminal Operator ggf. denkbar:  
“stevedores” / Stauereien + “lashing” / Festmacher +  
“lightering” / Betreiber von Barge, etc. ...



# Artikel 19. Haftung maritimer ausführender Parteien

- (2) Vereinbart der Beförderer die Übernahme anderer als der ihm nach diesem Übereinkommen auferlegten Pflichten oder Haftungshöchstbeträge, welche die in diesem Übereinkommen bestimmten Haftungshöchstbeträge übersteigen, **so ist eine maritime ausführende Partei an diese Vereinbarung nicht gebunden, es sei denn, sie stimmt diesen Pflichten oder höheren Haftungshöchstbeträgen ausdrücklich zu.**
- (3) Eine maritime ausführende Partei **haftet** unter den in Absatz 1 genannten Bedingungen für eine Verletzung **ihrer** Pflichten nach diesem Übereinkommen, die durch Handlungen oder Unterlassungen von Personen verursacht wurde, die **sie** mit der Erfüllung einer der Pflichten des Beförderers aus dem Frachtvertrag betraut hat.
- (4) **Dieses Übereinkommen begründet keine Haftung des Schiffsführers oder der Schiffsbesatzung oder eines Bediensteten des Beförderers oder einer maritimen ausführenden Partei.**

# Prüfungsreihenfolge!

- Erfüllung der Definition aus Art. 1 Nr. 7 RR (i.V.m. Art. 1 Nr. 6 RR) +
- Territoriale / tatsächliche Anknüpfung gem. Art. 19 (1) (a) RR +
- Obhutszeitraum / „Beteiligungszeitraum“ gem. Art. 19 (1) (b) RR +
- *(kein Ausschluss gem. Art. 19 (2-4) RR)*

# Rechtsfolge(n)

- Art. 20 RR: Gesamtschuldnerische Haftung von „*carrier*“ und „*maritime performing party*“ möglich („*joint and several liability*“)
- Art. 19 (1) RR: MPP kann die gem. RR vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen des Beförderers geltend machen → Art. 17 RR...

# **Stellungnahme des Zentralverbandes der Deutschen Seehafenbetriebe e.V. vom 27. März 2008 zur Notwendigkeit des [damals] UNCITRAL-Entwurfs im Vergleich zu den Haag-Visby-Regeln:**

*„[Es] besteht bereits eine internationale Rechtsvereinheitlichung für den Seetransportsektor.*

*Nach Ansicht des ZDS sind diese Regeln auch grundsätzlich als ausreichend zu erachten, da sie bis heute den Anforderungen einer internationalen Beförderung von Gütern auf See hinreichend gerecht werden.*



## Stellungnahme des ZDS zu Art. 19 RR:

- [Die RR] führen eine neue Rechtsfigur der „*Maritime Performing Party*“ ein, die gesamtschuldnerisch neben dem Beförderer in derselben Weise wie dieser haftet.
- Diese „maritime ausführende Partei“, die ihre nähere Definition in Art. 1 Nr. 7 des Übereinkommens findet, ist den rechtlichen Vorgängern **gänzlich unbekannt**.

## Stellungnahme des ZDS:

*„Durch die Einführung des Art. 19 i.V.m. Art. 1 Nr. 7 werden sämtliche Hafenumschlagbetriebe in die Befördererhaftung gegenüber dem Ablader direkt einbezogen. **Diese Regelung wird vom ZDS ausdrücklich abgelehnt.**“*

*[...]*

*Entsprechend erachtet der ZDS es als zwingend notwendig, Art. 19 insoweit ersatzlos aus dem Entwurfstext zu streichen, als die Haftung der Hafenumschlagbetriebe berührt wird.*

*Als Alternative sieht der ZDS die Integration einer klarstellenden Begriffsbestimmung in Art. 1 Nr. 7, welche die Hafenumschlagbetriebe aus der Definition der „maritimen ausführenden Partei“ vollständig ausschließt.“*

## Stellungnahme des ZDS:

- *„Von einer Integration der Hafenumschlagbetriebe in ein rechtliches Regelungswerk, welches die internationale Beförderung von Gütern auf See aus haftungsrechtlicher Sicht regelt, sollte nach Ansicht des ZDS unbedingt abgesehen werden.“*
- Ziel nicht erreicht, Regelungen wurden in New York am 3. Juli 2008 unverändert angenommen (zu diesem Zeitpunkt größtenteils Ende der Textverhandlungen an dem später „Rotterdam Rules“ genannten Regelwerk)

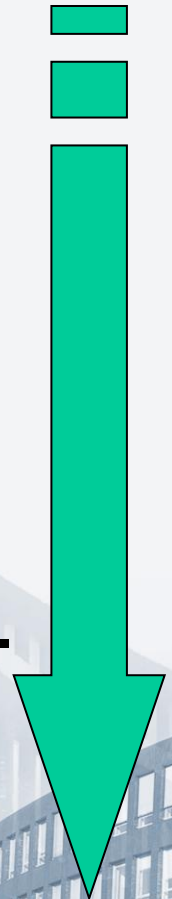
# Wertung

**MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur, vgl. international:**

- Art. I c) Guadalajara-Protokoll zum WA (1961)
- Art. 4 Athener Übereinkommen (1974)
- Art. 10 (2) HamburgR (1978)
- Art. 39-48 MÜ (1999)
- Art. 39 CIV (1999)
- Art. 27 CIM (1999)
- Art. 4 (2) CMNI (2000)
- Art. 19 RR (2009)

**MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur, vgl. national:**

- § 49 a LuftVG;
- Art. 3 der Anlage zu § 664 HGB
- § 437 HGB
- (*§ 520 Kommissionsentwurf zur SHR-Reform...*)





# Wertung

## **MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur**

- Vgl. nur national § 437 HGB:
- Übertragung aller Einwendungen des vertraglichen Frachtführers auf den ausführenden Frachtführer (§ 437 Abs. 2 HGB) + gesamtschuldnerische Haftung von vertraglichem und ausführendem Frachtführer (§ 437 Abs. 3 HGB)
- Gesetzesbegründung zur TRG-Reform 1998:
- „...die Herstellung des Gleichlaufes mit der europäischen Rechtsentwicklung unter Berücksichtigung der veränderten Marktbedingungen eines fortschreitenden liberalisierten europäischen Binnenmarktes für Güterverkehrsleistungen“.)
- Ziele in der Begründung international/global auch auf Art. 19, 20 RR übertragbar...
- → **Rechtstheoretisch konsequent...**

# Wertung

**MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur + rechtstheoretisch konsequent...**

**...führt aber zu praktischen Problemen, insbesondere bei unbekanntem Schadensort bzw. nicht-aufklärbarer Schadensursache...**

**Ggf. Gefahren des „forum shopping“, vgl. Art. 68 RR...**

*Artikel 68. Klagen gegen die maritime ausführende Partei*

Der Kläger ist berechtigt, gegen die maritime ausführende Partei ein Gerichtsverfahren nach diesem Übereinkommen bei einem zuständigen Gericht in dem Staat anhängig zu machen, in dem sich einer der folgenden Orte befindet:

- a) der Wohnsitz der maritimen ausführenden Partei **oder**
- b) der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei die Güter übernimmt, der Hafen, in dem die Güter von der maritimen ausführenden Partei abgeliefert werden, **oder der Hafen, in dem die maritime ausführende Partei ihre Tätigkeiten in Bezug auf die Güter ausübt.**

# Wertung

**MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur + rechtstheoretisch konsequent...**

...führt aber zu praktischen Problemen, insbesondere bei unbekanntem Schadensort bzw. nicht-aufklärbarer Schadensursache...

**Abgrenzungsprobleme durch (zu) stark erweiterten Anwendungsbereich in Art. 19 (1) (b) RR:**

**Eine maritime ausführende Partei** unterliegt den Pflichten und Haftpflichten des Beförderers aus diesem Übereinkommen und kann die nach diesem Übereinkommen vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsgrenzen des Beförderers geltend machen, **wenn**

a) (= territoriale Anknüpfung +) **und**

**b)** das Ereignis, das den Verlust, die Beschädigung oder die Verspätung verursacht hat, eingetreten ist:

...

**iii) zu jeder anderen Zeit, soweit sie an der Durchführung einer der im Frachtvertrag genannten Tätigkeiten beteiligt war.**

# Wertung

**MPP ist grds. keine gänzlich neue Rechtsfigur +  
rechtstheoretisch konsequent...**

...führt aber zu praktischen Problemen, insbesondere  
bei unbekanntem Schadensort bzw. nicht-aufklärbarer  
Schadensursache...

**Abgrenzungsprobleme durch (zu) stark erweiterten  
Anwendungsbereich in Art. 19 (1) (b) RR:**

...andererseits Schutz durch zwingende  
tatsächliche territoriale Anknüpfung gem.  
Art. 19 (1) (a) RR:

*„in einem „Vertragsstaat“...“*



## FAZIT:

- RR werden – soweit anwendbar – die Vertragsfreiheit der Terminalbetreiber in den Vertragsstaaten beschränken.
- Gegenwärtig können Seeterminal-Betreiber ihre Haftung z.B. durch Einbeziehung von B/L-Konditionen oder eigener Geschäftsbedingungen auf weniger als RR-“Level“ beschränken.
- Globale Perspektive: Ggf. profitieren Terminal-Betreiber in Ländern, in denen es derzeit nach nationalem Recht nicht möglich ist, den Beförderungsvertrag, Geschäftsbedingungen oder Rechtsvorschriften zu nutzen, um die eigene Haftung zu limitieren.

## FAZIT:

Die RR können u.U. auf ALLE an maritimen Dienstleistungen zur Erfüllung des Frachtvertrages beteiligten Parteien Anwendung finden...

Erfasst sind auch Stauereien, Lagerhausgesellschaften, Fracht-Terminals in Seehäfen, etc.

Diese haben dann ggf. die gleichen Pflichten und Haftungsgrenzen zu beachten wie die Verfrachter.

Inländische Transportunternehmen wären aber nur dann als MPP betroffen, wenn sie ausschließlich innerhalb des Hafengebietes tätig sind.

**1. Was ist eine „*Maritime Performing Party*“ gem. Rotterdam-Regeln? ✓**

**2. Unter welchen Voraussetzungen haftet eine „*Maritime Performing Party*“ gem. Rotterdam-Regeln? (✓)**