



Das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu anderen völkerrechtlichen Übereinkommen

Dr. Klaus Ramming
LEBUHN & PUCHTA

Rechtsanwälte

Vorsetzen 35 D-20459 Hamburg

Tel. +49 40 37 47 780

Fax +49 40 36 46 50

Die Gegenstände der Rotterdam Regeln

- die Rechtsverhältnisse des Frachtvertrages und des „negotiable transport document“ („übertragbare Beförderungsurkunde“)
- internationale Beförderungen zur See (Art. 5 Abs. 1 Rotterdam Regeln)
- multimodale Beförderungen mit (internationaler) Seestrecke (Art. 5 Abs. 1 Rotterdam Regeln)
- die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden; Art. 17 bis 23, Art. 59 bis 61 (Haftungsbeschränkung), Art. 62 bis 65 (Fristen)

kollidierende Übereinkommen

– Überblick

- Haager, Haag-Visby Regeln, Hamburg Regeln
 - Frachtverträge und Konnossemente über Beförderungen zur See
- „Übereinkommen vom 23. September 1910 zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen“ (ZusÜSee) und „Übereinkommen vom 15. März 1960 zur Vereinheitlichung einzelner Regeln über den Zusammenstoß von Binnenschiffen“ (ZusÜBin)
 - betrifft insbesondere die Haftung des Reeders gegenüber dem Ladungseigentümer
- Übereinkommen über die Beschränkung der Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis: HBÜ 1957, 1976, 1996
- unimodale Frachtrechtsübereinkommen, die ihren Anwendungsbereich auf bestimmte Multimodalbeförderungen, die eine Seebeförderung umfassen, erstrecken
 - Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk
 - Art. 2 CMR
 - Art. 1 § 4 CIM 1999
 - Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 Satz 2 WarschauAbk

Feststellung und Lösung von Konflikten

- der Ausgangspunkt: zwei internationale Übereinkommen gelangen innerhalb einer Rechtsordnung nebeneinander zur Anwendung
- Feststellung der Überschneidung von Vorschriften
 - Prüfung der jeweilige Anwendungsbereiche
- Ermittlung und Anwendung der Kollisionsnorm
 - auf Grundlage des Rechts, dem das betreffende Rechtsverhältnis unterliegt (Vertrags-, Konnossementsstatut)
 - vorrangig gelten die in dem einen oder anderen Übereinkommen selbst enthaltenen Kollisionsnormen
 - im Übrigen gelten die autonomen Kollisionsnormen der betreffenden Rechtsordnung
- Zweck: Vermeidung von Konflikten zwischen Übereinkommen
 - eine Regelung pro Tatbestand (Rechtssicherheit)
 - andernfalls droht ein Verstoß gegen völkerrechtliche Pflichten

Feststellung und Lösung von Konflikten

- die Kollisionsnormen der Übereinkommen selbst
 - stets wird der Nachrang des betreffenden Übereinkommens im Verhältnis zu anderen, bereits existierenden Übereinkommen angeordnet
 - diese können ausdrücklich benannt oder bestimmbar umschrieben sein
 - siehe Art. 82 und 83 Rotterdam Regeln, Art. 10 ZusÜSee, Art. 8 Abs. 1 S. 2 ZusÜBin
 - Stichtagsregelung: maßgeblich sind die Zeitpunkte des Inkrafttretens der jeweiligen Übereinkommen
 - gemeint ist hier: das völkerrechtliche Inkrafttreten
 - der Vorrang des anderen Übereinkommens gilt auch für spätere Änderungen

Feststellung und Lösung von Konflikten

- die autonomen Kollisionsnormen des deutschen Rechts
 - Vorrang des jüngeren Gesetzes
 - maßgeblich ist hier das Inkrafttreten der Übereinkommen für Deutschland
 - Vorrang des spezielleren Gesetzes
 - die Feststellung der Spezialität kann schwierig sein
 - dem allgemeineren Gesetz muss ein eigener Anwendungsbereich bleiben
- der Rang der Kollisionsnormen
 - zunächst gelten die Kollisionsnormen der Übereinkommen selbst
 - innerhalb des deutschen Rechts
 - in erster Linie gilt der Grundsatz des Vorrangs des jüngeren Gesetzes

Haager/Haag-Visby und Hamburg Regeln

- Überschneidung, da weitgehend identische Regelungsgegenstände
- Art. 89 Rotterdam Regeln vermeidet von vornherein eine Kollision
 - Ratifikationen der Rotterdam Regeln durch Haag/Haag-Visby/Hamburg Vertragsstaaten werden erst wirksam, wenn die Kündigungen dieser Übereinkommen wirksam geworden sind

Das Verhältnis zu den ZusÜSee bzw. ZusÜBin

- geregelt wird die Haftung der Reeder/Eigner (bzw. der Ausrüster) im Falle eines Zusammenstosses für den Schaden, der den an Bord befindlichen Sachen entsteht
 - erfasst wird auch die Haftung des Reeders/Eigners für Schäden der auf dem Schiff selbst beförderten Güter gegenüber den Ladungseigentümern
- zu einer Überschneidung mit den Rotterdam Regeln kann es kommen, wenn der Beförderer gleichzeitig der Reeder/Eigner (bzw. Ausrüster) ist
- die Kollisionsnorm: Art. 10 ZusÜSee, Art. 8 Abs. 1 S. 2 ZusÜBin ordnen an, dass vertragliche Ansprüche unberührt bleiben

HBÜ 1957, 1976, 1996

- Anwendungsbereich
 - die HBÜ 1957, 1976, 1996 erlauben es dem Reeder und anderen am Schiffsbetrieb beteiligten Personen, ihre Gesamthaftung für alle Ansprüche aus einem Ereignis auf einen Höchstbetrag (oder mehrere Höchstbeträge) zu beschränken, der auf die Gläubiger im Verhältnis ihrer Ansprüche verteilt wird
 - dies gilt etwa auch für (vertragliche) Ansprüche wegen Ladungsschäden
- die Kollision
 - eine nach den Rotterdam Regeln begründete Haftung des Beförderers kann nach den HBÜ 1957, 1976, 1996 ggf. noch einmal beschränkt werden
- die Lösung
 - nach Art. 83 Rotterdam Regeln bleiben alle Übereinkommen (und autonome nationale Rechtsvorschriften), die die Beschränkbarkeit der Gesamthaftung betreffen, unberührt

Art. 26 Rotterdam Regeln

- betrifft den Fall, dass der Güter- oder Verspätungsschaden auf einer Landteilstrecke eingetreten ist
- grundsätzlich haftet der Beförderer nach Maßgabe der Art. 17 bis 23, Art. 59 bis 61, Art. 62 bis 65 Rotterdam Regeln
- Ausnahme: die (halb-)zwingend geltenden Haftungsbestimmungen eines Übereinkommens, das auf den hypothetischen Teilstrecken-Frachtvertrag zur Anwendung kommen würde
- dies ist kein Fall einer Überschneidung von Übereinkommen
 - die Bestimmungen der Unimodal-Übereinkommen gelten nicht von sich aus, sondern aufgrund der Anordnung in Art. 26 Rotterdam Regeln
 - Diskussion um § 452a S. 1 HGB
 - Klarstellung durch den BGH
 - anders der englische CoA (*Quantum Corporation Inc. v. Plane Trucking Ltd.*)

Multimodale Beförderungen

- die Übereinkommen über unimodale Beförderungen beanspruchen auch in bestimmten Sonderfällen multimodaler Beförderungen ganz oder teilweise Geltung
 - Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk: Anwendung der Übereinkommen auf die Luft-Teilstrecken einer Multimodalbeförderung
 - Art. 2 CMR: Anwendung des Übereinkommens auf Huckepack-Beförderungen
 - Art. 1 § 4 CIM 1999: Anwendung des Übereinkommens auf Beförderungen, die eine Seebeförderung über eine eingetragene Linie umfassen;
 - Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 Satz 2 WarschauAbk: Anwendung der Haftungs Vorschriften der Art. 18 ff. im Falle des unbekanntes Schadensortes, wenn die Luftbeförderung einen Zubringertransport über See umfasst

Multimodale Beförderungen

- Art. 82 Rotterdam Regeln
 - ordnet in bestimmten Fällen den Vorrang von Bestimmungen der Unimodal-Frachtrechtsübereinkommen an
 - der Vorrang
 - betrifft m.E. nur die Bestimmungen über die Haftung des Beförderers für Ladungsschäden („... that regulate the liability of the carrier for loss of or damage to the goods ...“) – anders möglicherweise der Text der einzelnen Tatbestände (a) bis (d)
 - gilt nur für bereits existierende Übereinkommen und zukünftige Änderungen
 - erstreckt sich nur auf die in den Buchst. (a) bis (d) allgemein umschriebenen Übereinkommen
 - die Tatbestände der Buchst. (a) bis (d) sind ersichtlich auf die Fälle der Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk, Art. 2 CMR, Art. 1 § 4 CIM 1999 und Art. 2 Abs. 2 CMNI abgestimmt
 - andere Übereinkommen wurden nicht berücksichtigt, obwohl sie in den Materialien angesprochen wurden

Multimodale Beförderungen

Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk

- Anwendungsbereich
 - die Bestimmungen des MontrealÜ bzw. des WarschauAbk gelten für die Luft-Teilstrecken einer multimodalen Beförderung, wenn diese für sich die Voraussetzungen einer Anwendung der Übereinkommen erfüllen
 - alle Bestimmungen werden zur Anwendung gebracht, nicht nur die Vorschriften über die Haftung des Luftfrachtführers für Ladungsschäden
- die Kollision
 - umfasst die Multimodalbeförderung neben der Seeteilstrecke auch eine Luftteilstrecke, die für sich unter das MontrealÜ bzw. das WarschauAbk fallen würde, unterliegt die Teilstrecke dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk und den Rotterdam Regeln

Multimodale Beförderungen

Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk

- die Lösung:
 - Art. 82 (a) Rotterdam Regeln räumt dem MontrealÜ bzw. dem WarschauAbk Vorrang ein, soweit die Übereinkommen auf die Teilstrecke zur Anwendung gelangen
 - aber: der Vorrang gilt möglicherweise nur für die Haftungsvorschriften, während Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk die Übereinkommen insgesamt zur Anwendung bringen
 - im Übrigen: autonome nationale Kollisionsnormen – nach deutschem Recht käme der Vorrang des jüngeren Übereinkommens zum Tragen, damit Geltung der Rotterdam Regeln – Verstoß Deutschlands gegen seine völkerrechtlichen Pflichten zur Umsetzung und Anwendung des MontrealÜ bzw. des WarschauAbk

Multimodale Beförderungen

Art. 2 CMR

- Anwendungsbereich
 - Art. 2 CMR betrifft „Huckepack“-Beförderungen, bei denen das Gut einschließlich des Fahrzeugs auf einer Teilstrecke auf ein anderes Fahrzeug verladen wird – dies ist eine Multimodalbeförderung – insbesondere RoRo-Verschiffungen
 - Rechtsfolge: die CMR findet „trotzdem“ auf die gesamte Multimodalbeförderung Anwendung
- die Kollision
 - auch die Rotterdam Regeln gelten für eine solche Beförderung
- die Lösung
 - Art. 82 (b) Rotterdam Regeln räumt der CMR Vorrang ein
 - aber: der Vorrang gilt möglicherweise nur für die Haftungs-vorschriften, während Art. 2 CMR das Übereinkommen insgesamt zur Anwendung bringt
 - im Übrigen gelten wiederum die autonomen nationalen Kollisions-normen – nach deutschem Recht: Vorrang des jüngeren Überein-kommens – Verstoß Deutschlands gegen seine völkerrechtlichen Pflichten

Multimodale Beförderungen

Art. 1 § 4 CIM 1999

- Anwendungsbereich
 - Art. 1 § 4 CIM 1999 erfasst Eisenbahnbeförderungen, bei denen das Gut auf einer Teilstrecke über See befördert wird
 - die Seeteilstrecke muss ergänzenden Charakter haben
 - die Seebeförderung muss auf einer eingetragenen Linie erfolgen
 - eingetragen sind etwa die Linien Sassnitz/Trelleborg, Rostock/Trelleborg sowie Sassnitz/Mukran/Klaipeda und Sassnitz/Baltiysk
 - Rechtsfolge: die CIM 1999 gelangt auf die gesamte Beförderung zu Anwendung
- die Kollision: auch die Rotterdam Regeln gelten für eine solche Eisenbahn-See-Beförderung angewendet
- die Lösung
 - Art. 82 (c) Rotterdam Regeln räumt der CIM 1999 Vorrang ein
 - aber: der Vorrang gilt möglicherweise nur für die Haftungsvorschriften, während Art. 2 CMR das Übereinkommen insgesamt zur Anwendung bringt
 - im Übrigen gelten wiederum die autonomen nationalen Kollisionsnormen – nach deutschem Recht: Vorrang des jüngeren Übereinkommens – Verstoß Deutschlands gegen seine völkerrechtlichen Pflichten

Multimodale Beförderungen

CMNI

- Anwendungsbereich
 - die CMNI gilt für die Beförderung von Gütern auf Binnengewässern
 - Fälle multimodaler Beförderungen werden nicht erfasst
- Ergebnis: es fehlt an einer Kollision, da die Rotterdam Regeln die Beförderung über See, die CMNI eine solche über Binnengewässer betrifft
- Art. 82 (d) Rotterdam Regeln ist daher eigentlich überflüssig

Multimodale Beförderungen

CMNI

- erforderlich ist ohnehin (unabhängig von dem Verhältnis zur CMNI) eine Abgrenzung zwischen Beförderungen auf Binnengewässern (auf die die Rotterdam Regeln keine Anwendung finden) und solche auf Seegewässern
- die Rotterdam Regeln enthalten keine Bestimmungen hierzu
- Abgrenzung Binnen- und Seegewässer nach dem im Übrigen geltenden autonomen Recht – § 1 FIRV
- Beförderungen über See führen normalerweise auch zumindest zum kleinen Teil über Binnengewässer (etwa in den Häfen)
- für die Abgrenzung kommt es m.E. auch im Rahmen der Rotterdam Regeln darauf an, ob der Teil über See oder über Binnengewässer der längere ist
 - Argument: Art. 82 (d) Rotterdam Regeln, der auf die CMNI Bezug nimmt und dabei deren Art. 2 Abs. 2 heranzieht – danach gilt Seefrachtrecht, wenn die Seestrecke die größere ist

Multimodale Beförderungen

Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk

- Anwendungsbereich
 - eine Multimodalbeförderung umfasst eine Luftteilstrecke, für die das MontrealÜ und das WarschauAbk gilt, sowie darüber hinaus eine Beförderung zum Zwecke der Verladung, Ablieferung oder Umladung (Zubringertransport) über See
 - ist der Schadensort unbekannt, wird nach Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk vermutet, dass der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten ist – der Luftfrachtführer haftet nach Art. 18 ff. MontrealÜ bzw. WarschauAbk
- die Kollision: unter denselben Umständen haftet der Beförderer ggf. auch nach Maßgabe der Art. 17 bis 23, Art. 59 bis 61, Art. 62 bis 65 Rotterdam Regeln
- die Lösung:
 - die Rotterdam Regeln enthalten keine Bestimmung
 - es gelten ausschließlich die autonomen nationalen Kollisionsnormen – nach deutschem Recht: Vorrang des jüngeren Übereinkommens – Verstoß Deutschlands gegen seine völkerrechtlichen Pflichten

Zusammenfassung

- es ergeben sich Überschneidungen zwischen den Rotterdam Regeln und den Bestimmungen anderer völkerrechtlicher Übereinkommen
- der Konflikt wird
 - in den Rotterdam Regeln selbst
 - Art. 89 (Haager, Haag-Visby, Hamburg Regeln – Verhinderung des Wirksamwerdens der Ratifikation)
 - Art. 82 (Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk, Art. 2 CMR, Art. 1 § 4 CIM 1999 – im Hinblick auf Haftungsvorschriften)
 - Art. 83 (HBÜ 1957, 1976, 1996)
 - durch die anderen Übereinkommen
 - Art. 10 ZusÜSee, Art. 8 Abs. 1 S. 2 ZusÜBin
 - oder gar nicht gelöst, so dass das nationale Kollisionsrecht aushelfen muss
 - Art. 38 Abs. 1 MontrealÜ bzw. Art. 31 Abs. 1 WarschauAbk, Art. 2 CMR, Art. 1 § 4 CIM 1999, soweit es nicht um die Haftung geht
 - Art. 18 Abs. 4 S. 2 MontrealÜ, Art. 18 Abs. 3 S. 2 WarschauAbk
- Art. 26 Rotterdam Regeln bringt die jeweiligen Unimodal-Frachtrechtsübereinkommen auf die betreffende Land-Teilstrecke zur Anwendung – es fehlt an einer Kollision
- gleiches gilt für das Verhältnis Rotterdam Regeln / CMNI, trotz Art. 82 (d) Rotterdam Regeln



Das Verhältnis der Rotterdam Regeln zu anderen völkerrechtlichen Übereinkommen

Dr. Klaus Ramming
LEBUHN & PUCHTA

Rechtsanwälte

Vorsetzen 35 D-20459 Hamburg

Tel. +49 40 37 47 780

Fax +49 40 36 46 50