

“Rotterdam Regeln” Werdegang und Einführung

01479345



Projekt „UNCITRAL“

- > Von Den Haag
- > nach Rotterdam
- > über Hamburg

Grundzüge der “Rotterdam Rules”

> Handel:

Handelsgeschäfte sind die “raison d’être” der Schifffahrtindustrie

> Seetransport:

Güterverschiebungen sind das Rückgrat des internationalen Handels

Grundzüge der “Rotterdam Rules”

- > Vertraglicher- Ansatz vs. Dokumenten - Ansatz
 - Ausweitung des Anwendungsbereiches von einer Haftungskonvention zu einer Konvention des Frachtvertrages
 - Anerkennung von Besonderheiten des Frachtvertrages und der Transportdokumente im Kontext des internationalen Handels
 - Einbezug von elektronischem Handel und “Dokumentationen”

Grundzüge der “Rotterdam Rules”

- > Von “tackle to tackle” zu “door to door”
 - Ausdehnung des Anwendungsbereiches
 - Konflikt mit Konventionen des Landtransportes (CMR / COTIF)?

Haftungsregeln: Grundlagen der Haftung

Grundlage und Struktur der Haftung basieren auf den Haager Regeln 1924

aber

- Anpassung vom Model- Konnossement - Formats in eine modernen Gesetzgebungsform
- Übernahme der Struktur der Beweislastverteilung

Maritime Performing Party

- > Vom vertraglichen Frachtführer zum „ausführenden Frachtführer“
- > **NEU** → Vom „ausführenden Frachtführer“ zum „Maritime Performing -Frachtführer“
- > Himalaya Klausel – Einrede?
- > Haftungsregeln des “Maritime Performing Frachtführers”:
 - Grundlage der Haftung und Befreiungsgründe
 - Haftungsbeschränkung
 - Gerichtsstand: Hafen oder Wohnsitz der “maritime performing party”

Haftungsbeschränkung

> Haager Regeln 1924	→	100 £ Sterling / Packung
> US COGSA 1936	→	500 USD / Packung
> Visby Protokol 1968	→	30 Franc Poincaré / kg
-		10'000 Franc Poincaré / Packung
> SDR Protokol 1979	→	2 SZR / kg
-		666,67 SZR/ Packung
> Hamburger Regeln 1978	→	2.5 SZR / kg
-		835 SSZR / Packung
> NEU → UNCITRAL	→	3 SZR / kg
-		875 SDR / Packung

Transportdokumente

- > Übertragbare und **NEU** → nicht - übertragbare Dokumente (z.B. Sea Waybills)
- > **NEU** → Klärung re NVOCC B/L / FIATA B/L
- > **NEU** → Regeln über die Identität des Frachtführers: der registrierte Schiffseigentümer ist der vermutete Frachtführer
- > **NEU** → Gewisse Beweiskraft auch bei „Straight B/L“ und bei “Sea Waybills” bei welchen die Drittpartei in gutem Glauben gehandelt hat
- > **NEU** → Auswirkung einer „Freight Prepaid“ Klausel

Ablieferungsfragen

- > **NEU** → Verpflichtung der Annahme der Ablieferung
- > **NEU** → Regeln zur Ablieferung bei nicht – übertragbaren Transportdokumenten und bei Straight B/Ls
- > **NEU** → Regeln zur Ablieferung, falls der Empfänger die Ablieferung nicht annimmt
- > **NEU** → Spezialregeln für übertragbare Transportdokumente:
 1. Auslieferung eines originalen B/L
 2. B/L kann die Ablieferung ohne Auslieferung erlauben (Vermeidung der LOI's)

Ablieferungsfragen

- > **NEU** → Regeln über Güter, die nicht geliefert werden können
 - nur anwendbar, wenn angemessene Vorankündigung gemacht wurde
 - Lagerung der Güter
 - Auspacken der Güter
 - Verkauf der Güter in Übereinstimmung mit den Praktiken und dem anwendbaren Recht entsprechend dem Ort, an welchem die Güter liegen.

- > **NEU** → Der Retentionsrechte als eine Ausnahme der Pflicht des Frachtführers, das Frachtgut abzuliefern

Verfügungsrecht

> **NEU** → Regeln für übertragbare Transportdokumente:

Recht basiert auf dem Besitz des vollen Sets der B/L

> **NEU** → Regeln für nicht – übertragbare Transportdokumente:

Versender bleibt die kontrollierende Partei, ausser wenn etwas anderes im Vertrag vereinbart wurde oder wenn der Versender die Rechte an eine Drittpartei oder an den Empfänger abgetreten hat

Rechtsübergang

- > **NEU** → Regeln nur für übertragbare Transportdokumente
 - > Orderpapiere: durch Indossament
 - > Inhaberdokument oder Blanko-Indossament: durch Übertragung des Dokuments und ohne Indossierung

- > **NEU** → Haftung des Dokumentenbesitzers
 - > Dokumentenbesitzer ist nicht haftbar, solange er keine Rechte gemäss Frachtvertrag ausübt
 - > sobald ein dritter Dokumentenbesitzer (z.B. Bank) seine Rechte ausübt, ist er haftbar im Umfang der Verpflichtungen die im B/L eingebunden sind

Wohin geht die Reise?

- > Rottdamer Einföhrungszeremonie (Rotterdam, 23 September 2009)
- > Inkrafttreten: Ratifikation von 20 Vertragsstaaten

“Rotterdam Regeln”

01479345

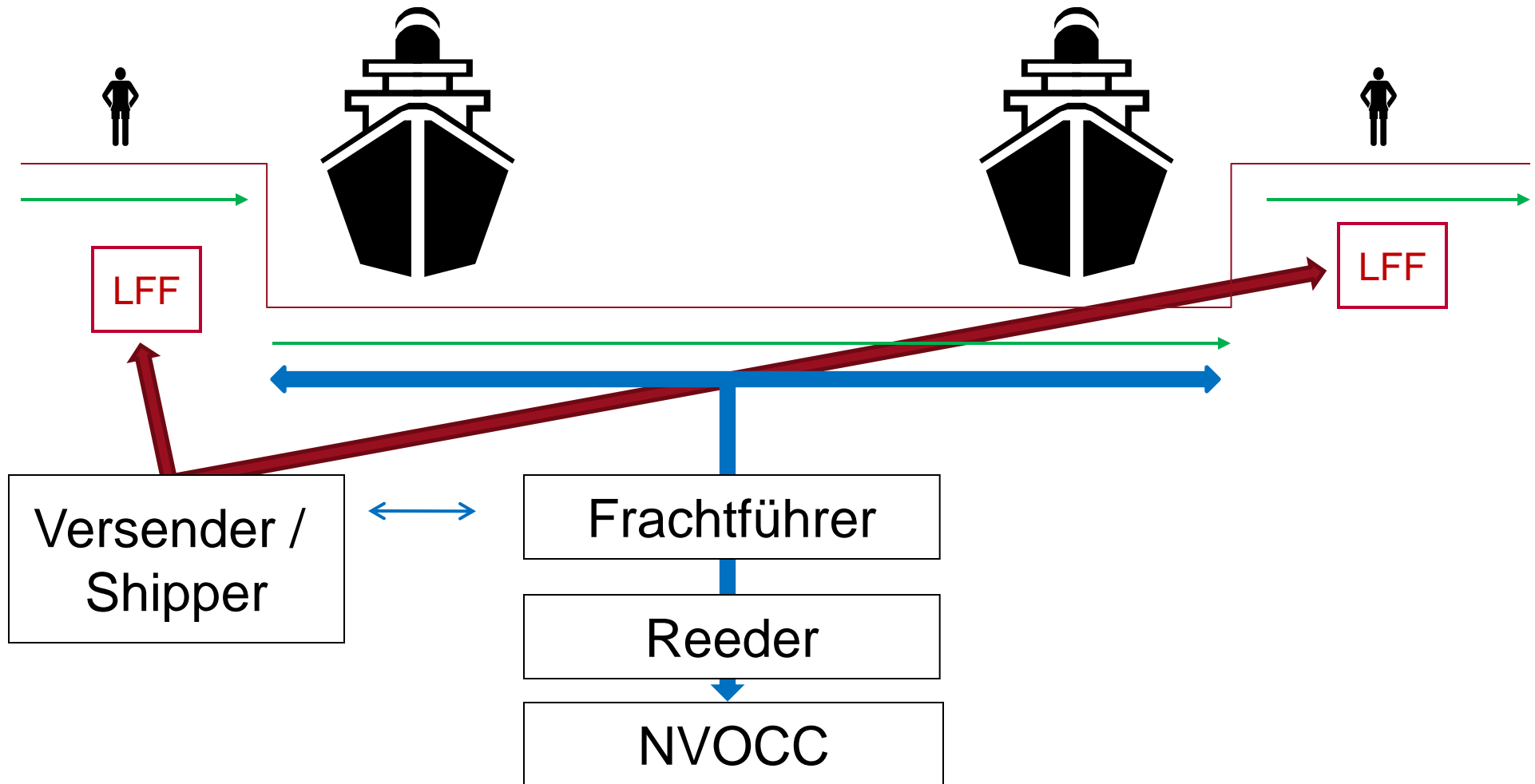
Das “Maritime Plus-Konzept und die Haftung für Schäden auf der Landteilstrecke



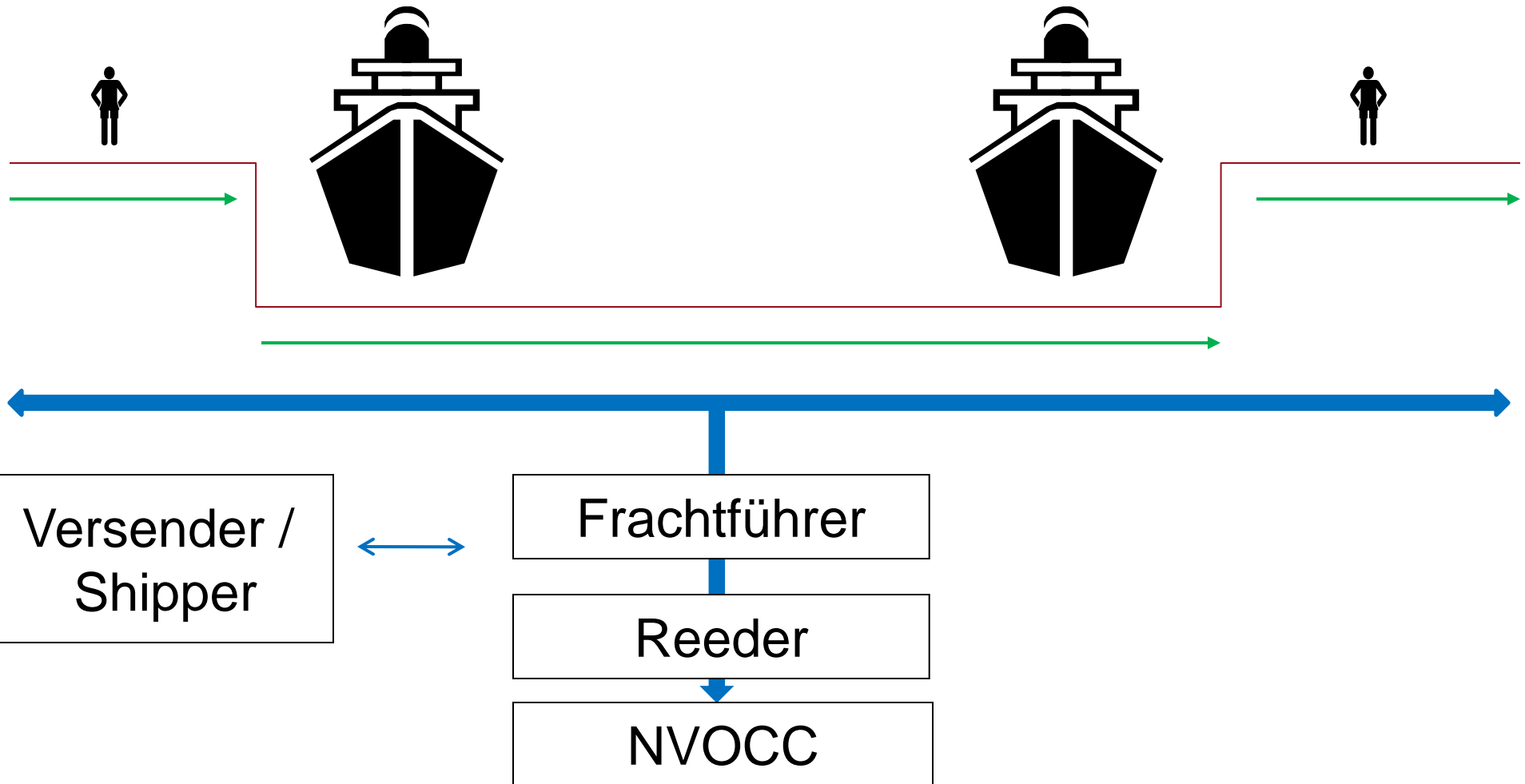
Grundzüge der “Rotterdam Rules”

- > Von “tackle to tackle” zu “door to door”
 - Ausdehnung des Anwendungsbereiches
 - Konflikt mit Konventionen des Landtransportes (CMR / COTIF)?

Segmentierte Frachtverträge



Seefrachtvertrag „Maritime Plus“



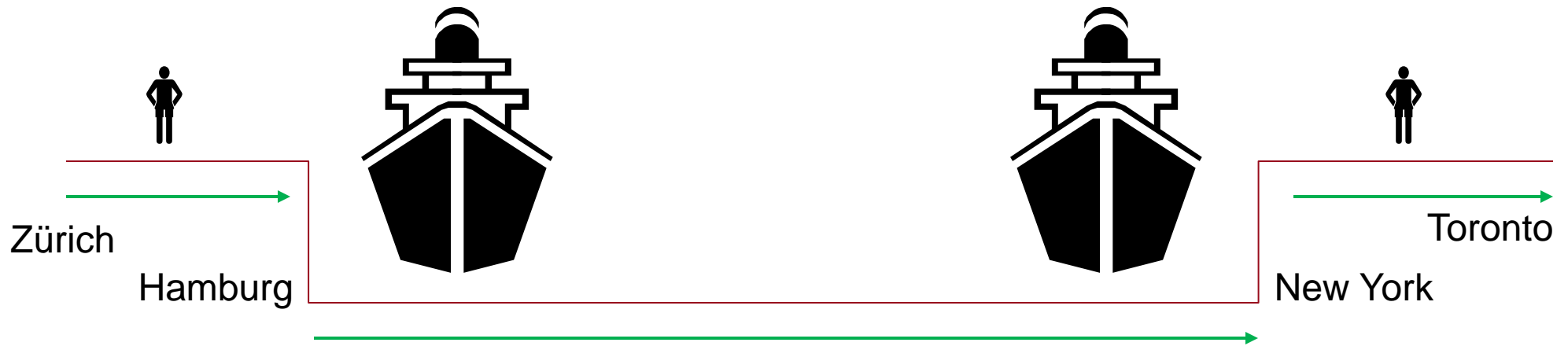
Anwendungsbereich

> Internationale Frachtverträge, bei welchen eine der folgenden Orte in einem Vertragsstaat liegt:

- Übernahmeort (z.B. Zürich)
- Ladehafen (z.B. Hamburg)
- Entladehafen (z.B. New York)
- Ablieferungsort (z.B. Toronto)

> **NEU** → „door – to door“ Transporte mit 4 verschiedenen Auslösern

Anwendungsbereich Rotterdam Regeln



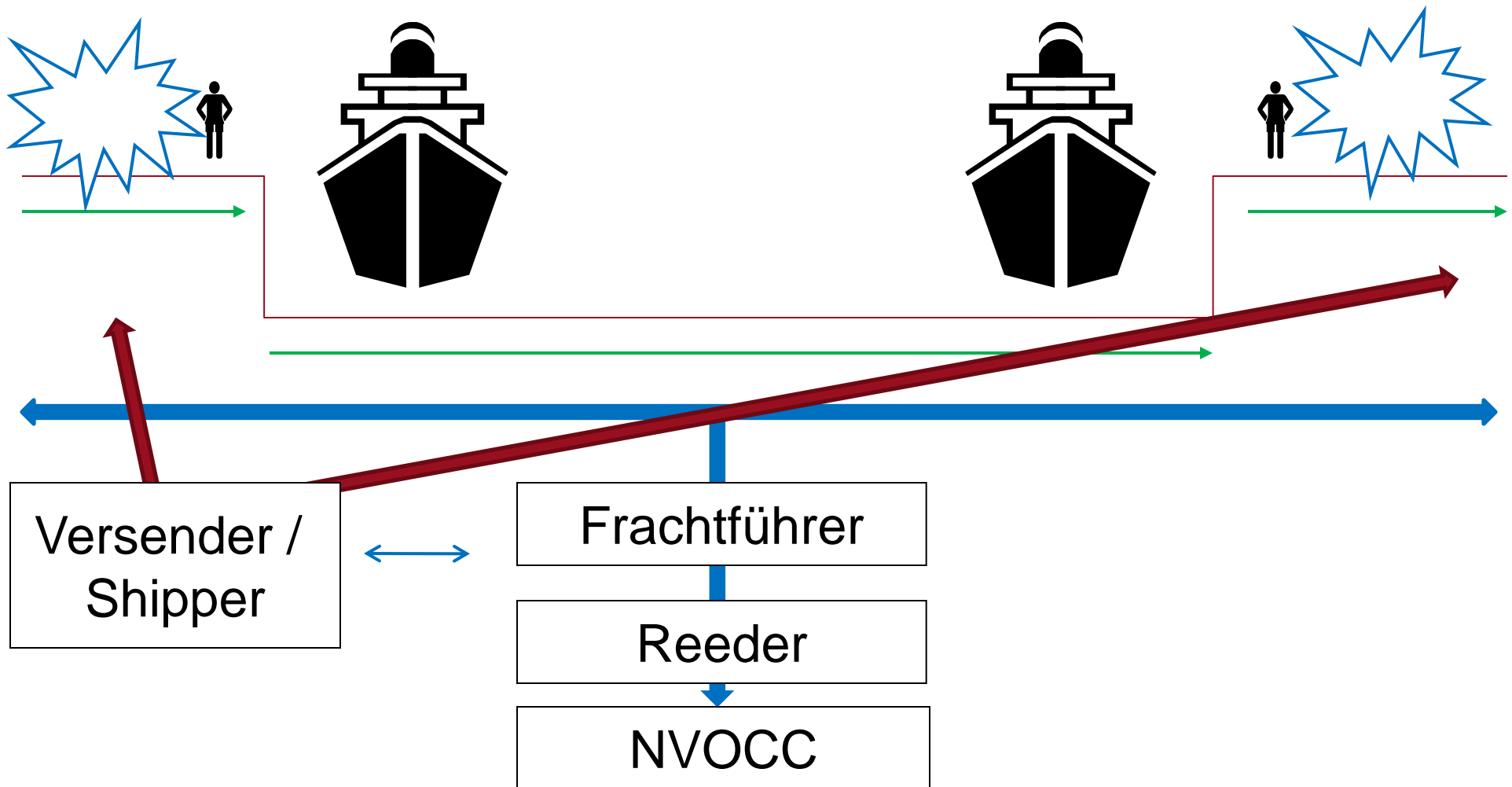
Haftung für Schäden an Land

- > Wo Verluste oder Schäden (oder Verspätungen) auftreten
 - ausschliesslich vor dem Laden der Güter auf das Schiff
- > oder
 - ausschliesslich nach deren Entladung vom Schiff

wird der UN Konvention nicht über ein anderes internationales Instrument (z.B. CMR) vorherrschend sein, solange eine solche Konvention für diese Landtätigkeiten anwendbar ist, wie wenn der Versender einen separaten und direkten Vertrag abgeschlossen hätte, welcher die Haftung und die Beschränkung in verbindlicher Weise berücksichtigt

- > **NEU** → begrenztes Network System

Seefrachtvertrag „Maritime Plus“ Fiktion von Art. 26 RR



Haftungsbeschränkung

> Haager Regeln 1924	→	100 £ Sterling / Packung
> US COGSA 1936	→	500 USD / Packung
> Visby Protokol 1968	→	30 Franc Poincarré / kg
-		10'000 Franc Poincarré / Packung
> SDR Protokol 1979	→	2 SZR / kg
-		666,67 SZR/ Packung
> Hamburger Regeln 1978	→	2.5 SZR / kg
-		835 SSZR / Packung
> NEU → UNCITRAL	→	3 SZR / kg
-		875 SDR / Packung

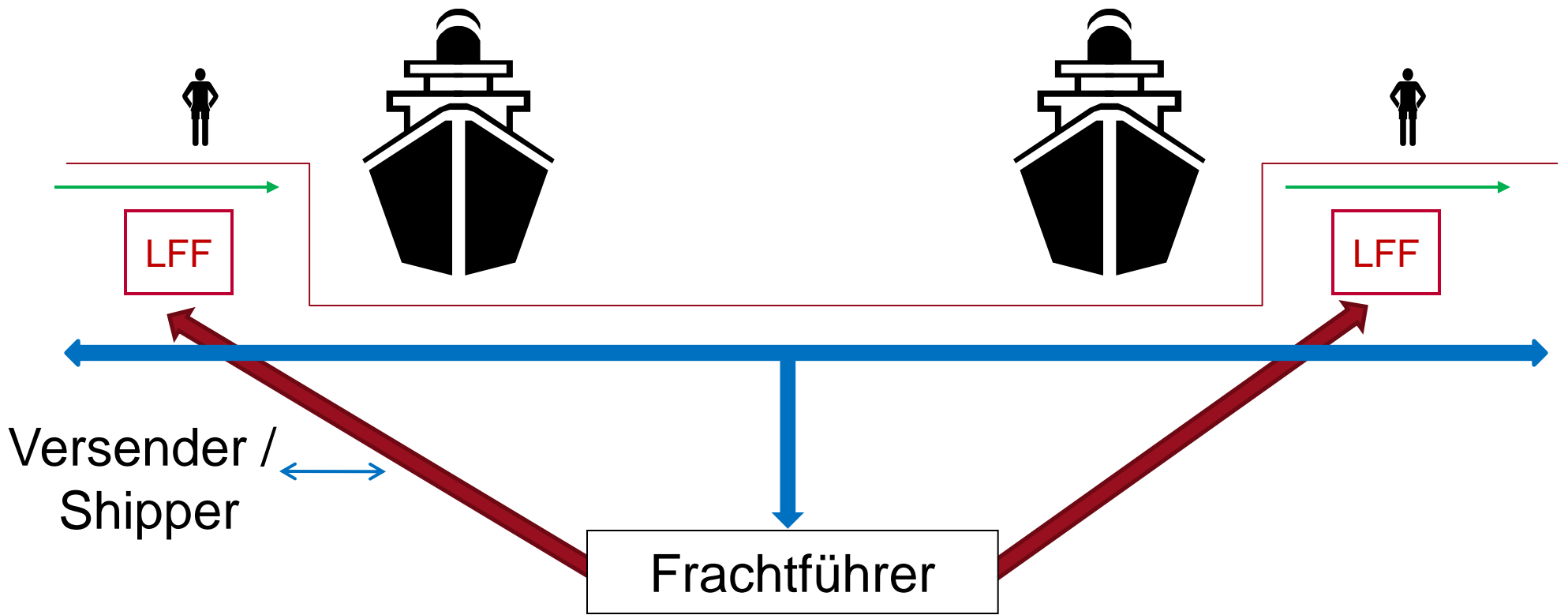
Haftungsbeschränkung

- > Verlust des Beschränkungsrechts:
- > → Selbe Prinzipien wie in den Haager Visby Regeln:
- > → Keine Beschränkung wenn der Frachtführer handelt
 - mit Schadensabsicht
 - oder unsorgfältig und mit dem Wissen, dass ein solcher Schaden eintreten könnte

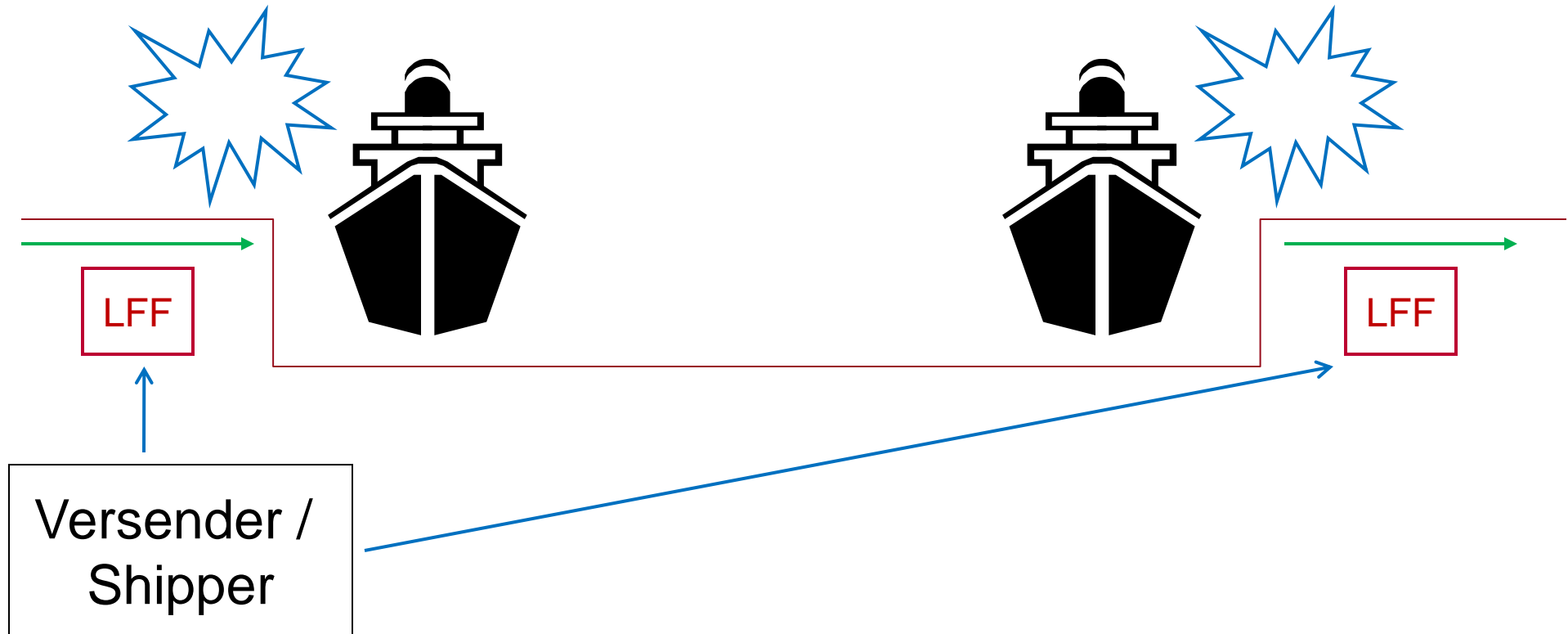
Haftung für Verspätung

- > **NEU** → Verspätung ist jetzt durch die UN Konvention geregelt
- > Grundlage der Verspätungshaftung: Keine Ablieferung in der abgemachten Zeit
- > Beschränkung der Verspätungshaftung: das 2,5 -fache der Frachtkosten der verspäteten Güter

Stellung des Landfrachtführers im Seefrachtvertrag „Maritime Plus“



Landfrachtführer als „Maritime Performing Carrier“?



Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Prof. Dr. Alexander von Ziegler LL.M.
alexander.vonziegler@swlegal.ch

Schellenberg Wittmer / Rechtsanwälte
Löwenstrasse 19 / Postfach 1876
8021 Zürich / Schweiz
T +41 44 215 5252 / F +41 44 215 5200
www.swlegal.ch