

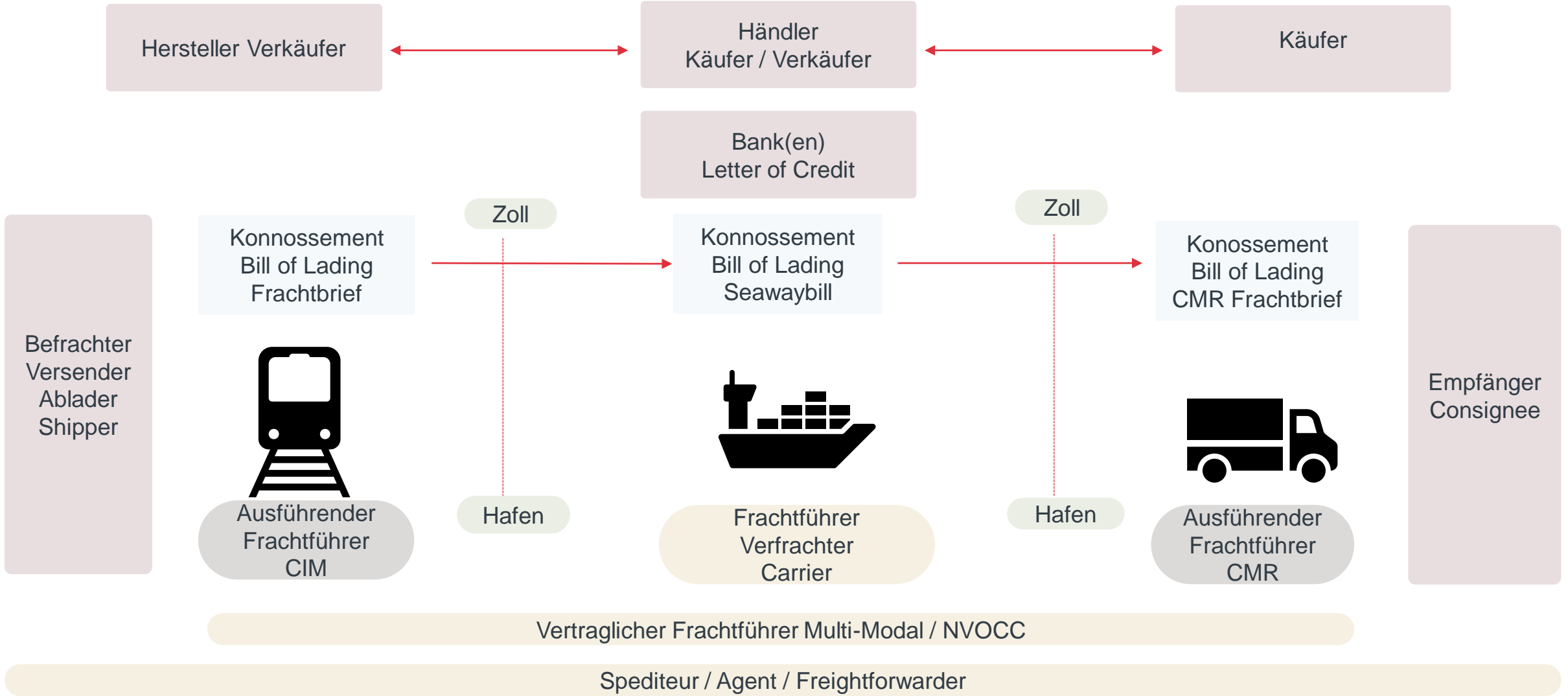
Panel zum Thema internationales Seehandelsrecht

DACH Tagung Hamburg 2023

Prof Dr. Marian Paschke, Raphael Brunner

Mag. Philipp Ortner, Dr. Jan Albers, Eva Maria Braje, Dr. Felix Goebel, Philipp Terhoeven

Seehandelstransaktionen und ihre Parteien



Gesetzlicher Rahmen der Haftungsbeschränkung

Allgem. FrachtR (§ 431 Abs. 1 HGB)	SeefrachtR (§ 504 Abs. 1 HGB)	MultimodafrachtR (§ 452a HGB)	Vereinbarungen (§ 449 HGB)
<p>Die ... zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von <u>8,33 RE für jedes Kilogramm</u> des Rohgewichts des Gutes begrenzt.</p>	<p>Die ... zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung ist auf einen Betrag von <u>666,67 RE für das Stück</u> oder die Einheit oder einen Betrag von <u>2 RE für das Kilogramm</u> des Rohgewichts des Gutes begrenzt, je nachdem, welcher Betrag <u>höher</u> ist.</p>	<p><u>Steht fest</u>, dass der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, <u>auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten</u> ist, so bestimmt sich die Haftung des Frachtführers abweichend von den Vorschriften des Ersten Unterabschnitts nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine <u>Beförderung auf dieser Teilstrecke</u> anzuwenden wären.</p>	<p>... kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch <u>vorformulierte Vertragsbedingungen</u> auf einen anderen ... Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag <u>zwischen 2 und 40 RE</u> liegt ...</p>

Das komplexe Haftungssystem der Ziff. 23 ADSp 2017

23.1 Die Haftung des Spediteurs für **Güterschäden** in seiner Obhut gemäß § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB ist mit Ausnahme von Schäden aus Seebeförderungen und verfügten Lagerungen der Höhe nach wie folgt begrenzt:

23.1.1 auf **8,33 Sonderziehungsrechte** für jedes Kilogramm, wenn der Spediteur

- Frachtführer im Sinne von § 407 HGB,
- Spediteur im Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur im Sinne von §§ 458 bis 460 HGB oder
- Obhutsspediteur im Sinne von § 461 Abs. 1 HGB ist;

23.1.2 auf **2 statt 8,33 Sonderziehungsrechte** für jedes Kilogramm, wenn der Auftraggeber mit dem Spediteur einen **Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung geschlossen hat und der Schadenort unbekannt** ist. Bei bekanntem Schadenort bestimmt sich die Haftung nach § 452a HGB unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen der ADSp.

23.1.3 Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus Ziffer 23.1.1. einen Betrag von 1,25 Millionen Euro je Schadenfall, ist seine Haftung außerdem begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, je nachdem, welcher Betrag höher ist.

23.2 Die Haftung des Spediteurs bei Güterschäden in seiner Obhut ist bei einem Verkehrsvertrag über eine Seebeförderung und **bei grenzüberschreitenden Beförderungen** auf den für diese Beförderung **gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag** begrenzt. Ziffer 25 bleibt unberührt.

23.3 In den von Ziffern 23.1 und 23.2 nicht erfassten Fällen (wie § 461 Abs. 2 HGB, §§ 280 ff BGB) ist die Haftung des Spediteurs für Güterschäden entsprechend § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB der Höhe nach begrenzt

23.3.1 bei einem Verkehrsvertrag über eine Seebeförderung oder eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einchluss einer Seebeförderung auf 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm,

23.3.2 bei allen anderen Verkehrsverträgen auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm.

23.3.3 Außerdem ist die Haftung des Spediteurs begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 1,25 Millionen Euro.

23.4 Die Haftung des Spediteurs für andere als Güterschäden mit Ausnahme von Schäden bei verfügten Lagerungen, Personenschäden und Sachschäden an Drittgut ist der Höhe nach begrenzt auf das Dreifache des Betrags, der bei Verlust des Gutes nach Ziffer 23.3.1 bzw. 23.3.2 zu zahlen wäre. Außerdem ist die Haftung des Spediteurs begrenzt aus jedem Schadenfall höchstens auf einen Betrag von 125.000 Euro.

23.4.1 Die §§ 413 Abs. 2, 418 Abs. 6, 422 Abs. 3, 431 Abs. 3, 433, 445 Abs. 3, 446 Abs.2, 487 Abs. 2, 491 Abs. 5, 520 Abs. 2, 521 Abs. 4, 523 HGB sowie entsprechende Haftungsbestimmungen in internationalen Übereinkommen, von denen im Wege vorformulierter Vertragsbedingungen nicht abgewichen werden darf, bleiben unberührt.

23.4.2 Ziffer 23.4 findet keine Anwendung auf gesetzliche Vorschriften wie Art. 25 MÜ, Art. 5 CIM oder Art. 20 CMNI, die die Haftung des Spediteurs erweitern oder zulassen, diese zu erweitern.

23.5 Übersteigt die Haftung des Spediteurs aus den Ziffern 23.1, 23.3 und 23.4 einen Betrag von 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis, ist seine Haftung unabhängig davon, wie viele Ansprüche aus einem Schadenereignis erhoben werden, außerdem begrenzt höchstens auf 2,5 Millionen Euro je Schadenereignis oder 2 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm der verlorenen und beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist; bei mehreren Geschädigten haftet der Spediteur anteilig im Verhältnis ihrer Ansprüche.

Kette von Charterpartien

- Registered Owner / Reeder (i.d.R. Single Ship Company)

↓ Bareboatcharter / Schiffsmiete (z.B. BareCon)

- Bareboatcharterer / Demisecharterer

↓ Time Charter Party / Zeitchartervertrag (z.B. NYPE) => Bills of Lading (oft Charterers B/L)

- Time Charterer / Zeitcharterer

↓ Voyage Charter Party / (Reisefrachtvertrag) (GenCO) => Bills of lading (z. CongenBill)

- Voyage Charterer / Befrachter

Muster Charterparty



GENCON 1994

UNIFORM GENERAL CHARTER PART I

1. Shipbroker	2. Place and Date
3. Owners/Place of business (Cl. 1)	4. Charterers/Place of business (Cl. 1)
5. Vessel's name (Cl. 1)	6. GT/NT (Cl. 1) /
7. DWT all told on summer load line in metric tons (abt.) (Cl. 1)	8. Present position (Cl. 1)
9. Expected ready to load (abt.) (Cl. 1)	
10. Loading port or place (Cl. 1)	11. Discharging port or place (Cl. 1)
12. Cargo (also state quantity and margin in Owners' option, if agreed; if full and complete cargo not agreed state "part cargo") (Cl. 1)	
13. Freight rate (also state whether freight prepaid or payable on delivery) (Cl. 4)	14. Freight payment (state currency and method of payment; also beneficiary and bank account) (Cl. 4)
15. State if vessel's cargo handling gear shall not be used (Cl. 5)	16. Laytime (if separate laytime for load. and disch. is agreed, fill in a) and b). If total laytime for load. and disch., fill in c) only) (Cl. 6) (a) Laytime for loading (b) Laytime for discharging (c) Total laytime for loading and discharging
17. Shippers/Place of business (Cl. 6)	
18. Agents (loading) (Cl. 6)	
19. Agents (discharging) (Cl. 6)	

19. Agents (discharging) (Cl. 6)	
20. Demurrage rate and manner payable (loading and discharging) (Cl. 7)	21. Cancelling date (Cl. 9)
	22. General Average to be adjusted at (Cl. 12)
23. Freight Tax (state if for the Owners' account (Cl. 13 (c)))	24. Brokerage commission and to whom payable (Cl. 15)
25. Law and Arbitration (state 19 (a), 19 (b) or 19 (c) of Cl. 19; if 19 (c) agreed also state Place of Arbitration) (if not filled in 19 (a) shall apply) (Cl. 19) (a) State maximum amount for small claims/shortened arbitration (Cl. 19)	26. Additional clauses covering special provisions, if agreed

Copyright © 1994 BIMCO. All rights reserved. Any unauthorised copying, duplication, reproduction or distribution of this BIMCO SmartCon document will constitute an infringement of BIMCO's copyright. As revised 1922, 1976 and 1994. Explanatory notes are available from BIMCO at www.bimco.org.

--	--

It is mutually agreed that this Contract shall be performed subject to the conditions contained in this Charter Party which shall include Part I as well as Part II. In the event of a conflict of conditions, the provisions of Part I shall prevail over those of Part II to the extent of such conflict.

Signature (Owners)	Signature (Charterers)
--------------------	------------------------

Muster Konnossement



CONGENBILL 94

BILL OF LADING

Shipper	TO BE USED WITH CHARTER-PARTIES
	B/L No.
	Reference No.
Consignee	
Notify address	
Vessel	Port of loading
Port of discharge	
Shipper's description of goods	Gross weight

(of which on deck at Shipper's risk; the Carrier not being responsible for loss or damage howsoever arising)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated

FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight:

Time used for loading days hours.

SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above.

Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown.

IN WITNESS whereof the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void.

FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF

Freight payable at	Place and date of issue
Number of original Bs/L	Signature

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.
- (2) **General Paramount Clause.**
 - (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
 - (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.

In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968 - the Hague-Visby Rules - apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.

- (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.
- (3) **General Average.**

General Average shall be adjusted, stated and settled according to York-Antwerp Rules 1994, or any subsequent modification thereof, in London unless another place is agreed in the Charter Party.

Cargo's contribution to General Average shall be paid to the Carrier even when such average is the result of a fault, neglect or error of the Master, Pilot or Crew. The Charterers, Shippers and Consignees expressly renounce the Belgian Commercial Code, Part II, Art. 148.

- (4) **New Jason Clause.**

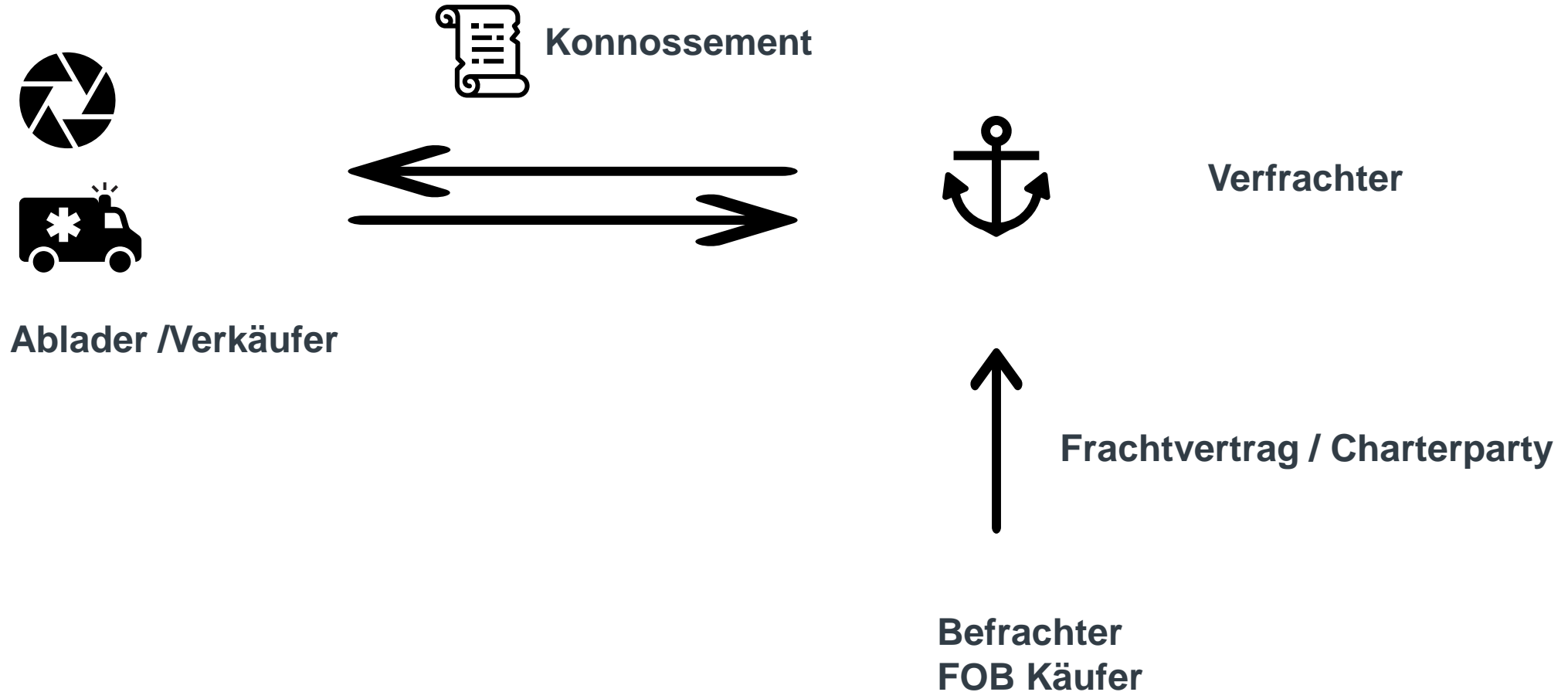
In the event of accident, danger, damage or disaster before or after the commencement of the voyage, resulting from any cause whatsoever, whether due to negligence or not, for which, or for the consequence of which, the Carrier is not responsible, by statute, contract or otherwise, the cargo, shippers, consignees or the owners of the cargo shall contribute with the Carrier in General Average to the payment of any sacrifices, losses or expenses of a General Average nature that may be made or incurred and shall pay salvage and special charges incurred in respect of the cargo. If a salving vessel is owned or operated by the Carrier, salvage shall be paid for as fully as if the said salving vessel or vessels belonged to strangers. Such deposit as the Carrier, or his agents, may deem sufficient to cover the estimated contribution of the goods and any salvage and special charges thereon shall, if required, be made by the cargo, shippers, consignees or owners of the goods to the Carrier before delivery.

- (5) **Both-to-Blame Collision Clause.**

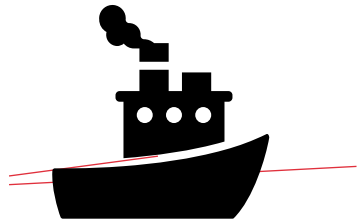
If the Vessel comes into collision with another vessel as a result of the negligence of the other vessel and any act, neglect or default of the Master, Mariner, Pilot or the servants of the Carrier in the navigation or in the management of the Vessel, the owners of the cargo carried hereunder will indemnify the Carrier against all loss or liability to the other or non-carrying vessel or her owners in so far as such loss or liability represents loss of, or damage to, or any claim whatsoever of the owners of said cargo, paid or payable by the other or non-carrying vessel or her owners to the owners of said cargo and set-off, recouped or recovered by the other or non-carrying vessel or her owners as part of their claim against the carrying Vessel or the Carrier.

The foregoing provisions shall also apply where the owners, operators or those in charge of any vessel or vessels or objects other than, or in addition to, the colliding vessels or objects are at fault in respect of a collision or contact.

Drittablader beim FOB- Überseekauf



Seetüchtigkeit und nautisches Verschulden



Produkthaftung im Schifffahrtsrecht

Mag. Philipp Ortner, LL.M

Rechtslage in Österreich

Produkthaftungsgesetz vom 21. Jänner 1988 i.d.g.F.

Haftung für den Fehler eines Produkts

Durch den Fehler eines Produkts wird ein **Mensch getötet**, am Körper **verletzt** oder an der **Gesundheit geschädigt**, oder

eine **von dem Produkt verschiedene körperliche Sache** wird **beschädigt**

Erlöschen 10 Jahre nach dem Zeitpunkt des Inverkehrbringens

Verjährung 3 Jahre nach Kenntnis von Schaden und Schädiger (ABGB)

Haftungspflichtige Personen:

-der Unternehmer, der es hergestellt und in den Verkehr gebracht hat,

-der Unternehmer, der es zum Vertrieb in den Europäischen Wirtschaftsraum eingeführt und hier in den Verkehr gebracht hat (Importeur).

- Kann der Hersteller oder - der Importeur nicht festgestellt werden, so haftet **jeder Unternehmer**, der das Produkt **in den Verkehr gebracht** hat.

Beschädigung einer Sache

Der Schaden durch die Beschädigung einer Sache ist **nur zu ersetzen**, wenn ihn **nicht ein Unternehmer** erlitten hat, der die Sache überwiegend in seinem Unternehmen verwendet hat und überdies nur mit dem **500 Euro übersteigenden Teil**.

Beweislastumkehr

Behauptet ein Hersteller oder ein Importeur, die Sache nicht in den Verkehr gebracht oder nicht als Unternehmer gehandelt zu haben, **so obliegt ihm der Beweis**.

Behauptet ein in Anspruch Genommener, daß das Produkt den Fehler, der den Schaden verursacht hat, **noch nicht hatte**, als er es in den Verkehr gebracht hat, so hat er dies als unter Berücksichtigung der Umstände **wahrscheinlich darzutun**.

Verschuldensunabhängige Haftung

Die Haftung kann **nicht durch den Mangel eines Verschuldens ausgeschlossen** werden.

KEINE Haftungshöchstbeträge in Österreich

Haftungsausschlüsse:

Keine Haftung **nur** bei Vorliegen von taxativ genannten Nachweisen:

- Fehler auf eine Rechtsvorschrift zurückzuführen
- nach dem Stand der Wissenschaft und Technik nicht als Fehler erkannt werden konnte;
- Fehler durch die Konstruktion des Endprodukts verursacht

Produkthaftung im Schifffahrtsrecht Mag. Philipp Ortner, LL.M.

Rechtslage in Deutschland

Produkthaftungsgesetz vom 15. Dezember 1989 i.d.g.F.

Haftung für den Fehler eines Produkts

Wird durch den Fehler eines Produkts jemand **getötet**, sein **Körper** oder **seine Gesundheit verletzt** oder

eine Sache wird **beschädigt (andere Sache als das fehlerhafte Produkt)**

Erlöschen 10 Jahre nach dem Inverkehrbringen,

Verjährung 3 Jahre ab Kenntnis von Schaden, dem Fehler und von der Person des Ersatzpflichtigen

Haftungspflichtige Personen

Hersteller

-im Sinne dieses Gesetzes ist, wer das Endprodukt, einen Grundstoff oder ein Teilprodukt **hergestellt** hat.

-wer ein Produkt m Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit in den Geltungsbereich des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum **einführt oder verbringt**.

-Kann der Hersteller des Produkts nicht festgestellt werden, so **gilt jeder Lieferant als dessen Hersteller**.

Beschädigung einer Sache

wenn die Sache ihrer Art nach gewöhnlich für den **privaten Ge- oder Verbrauch** bestimmt ist.

Im Falle der Sachbeschädigung hat der Geschädigte einen Schaden **bis zu einer Höhe von 500 Euro selbst zu tragen**.

Beweislast(umkehr)

Für den **Fehler**, den **Schaden** und den **ursächlichen Zusammenhang** zwischen Fehler und Schaden trägt der **Geschädigte die Beweislast**.

Ist streitig, ob die Ersatzpflicht ausgeschlossen ist, so trägt der **Hersteller die Beweislast**.

Verschuldensunabhängige Haftung

Der **Hersteller des Produkts ist verpflichtet**, dem Geschädigten den daraus entstehenden **Schaden zu ersetzen**.

Haftungshöchstbetrag

Bei Personenschäden so haftet der Ersatzpflichtige nur bis zu einem **Höchstbetrag von 85 Millionen Euro**.

Haftungsausschlüsse:

- Produkt nicht in den Verkehr gebracht
- Produkt den Fehler noch nicht hatte, als der Hersteller es in den Verkehr brachte,
- Produkt nicht hergestellt oder vertrieben
- das Produkt zwingenden Rechtsvorschriften entsprochen oder dem Stand der Wissenschaft und Technik entsprochen
- Fehler durch die Konstruktion des Endprodukts verursacht.