

NEUE REGELN FÜR GÜTERVERKEHR VIA SEE UND LUFT

Die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise auf See wird künftig – geht es nach der UNO-Generalversammlung – unter neuen Bestimmungen stattfinden. Mit dem „Übereinkommen der Vereinten Nationen über Verträge über die internationale Beförderung von Gütern ganz oder teilweise

Dennoch werden die Rotterdam Regeln nach ihrem Inkrafttreten auch für deutsche Spediteure von Relevanz sein. Denn ihr Anwendungsbereich erstreckt sich auf sämtliche Frachtverträge, bei denen jeweils der Übernahme- und Ablieferort sowie der Lade- und Löschhafen einer Seebeförderung in verschie-

Montrealer Übereinkommen mit neuen Haftungsgrenzen

Änderungen gibt es auch beim Montrealer Übereinkommen (MÜ). Hier wurde Anfang 2010 die Haftungsbegrenzung für Güter- und Verspätungsschäden von 17 Sonderziehungsrechten (SZR) auf 19 SZR je Kilogramm angehoben (Artikel 22, Abs. 3 MÜ). Ein Sonderziehungsrecht entspricht etwa 1,20 (Stand 25.06.2010).



auf See“, den so genannten „Rotterdam Regeln“, soll den modernen Anforderungen und Handelsbräuchen des Seegüterverkehrs Rechnung getragen werden. Bestehende Verträge wie die Haager Regeln, die Haag-Visby-Regeln als auch die Hamburg Regeln, sollen damit abgelöst werden.

Sowohl die Europäische Union (EU) als auch die Bundesrepublik Deutschland lehnen die Neuregelung derzeit ab und wollen eine eigene Lösung präsentieren. Gegen die Rotterdam Regeln wird insbesondere angeführt, dass diese zu komplex und umfangreich ausgestaltet seien und die Haftung einseitig zu Lasten der Verfrachter und Frachtführer regelten.

denen Staaten liegen und mindestens einer dieser vier Orte in einem Mitgliedsstaat der Rotterdam Regeln liegt.

Bei einem Von-Haus-zu-Haus-Frachtvertrag über die Güterbeförderung von Deutschland über die Niederlande und von dort per Fähre aus nach England würde also ein niederländisches Gericht – die Ratifizierung des Übereinkommens vorausgesetzt – die Rotterdam Regeln zur Anwendung bringen. Unabhängig davon, ob die Bundesrepublik Deutschland die Rotterdam Regeln unterzeichnen wird oder nicht, wird es für Kunden der SCHUNCK GROUP keine Deckungsprobleme geben. Der SLVS-Plus® gewährt nach dessen Inkrafttreten auch Versicherungsschutz für die Haftung gemäß den Rotterdam Regeln.

Trotz der Erhöhung der SZR können nach Auffassung der SCHUNCK GROUP und des Deutschen Spediteur- und Logistikverbands (DSLVL) die bisherigen Air Waybill-Formulare weiter verwendet werden. Denn anders als das Warschauer Abkommen verlangt das MÜ keinen Hinweis auf die Haftungsgrenze im Frachtbrief. Vielmehr werden Haftung und Dokumentation voneinander getrennt. Damit berührt eine auf 17 SZR/kg abgestellte Dokumentation nicht die tatsächliche Haftung nach den zwingenden Vorschriften des MÜ.

Unberührt von der Anhebung der Haftungsgrenze bleibt der über den SLVS-Plus® gewährte Versicherungsschutz. Er bietet generell Deckung für die Haftung „nach Maßgabe des Montrealer Übereinkommens“. «