

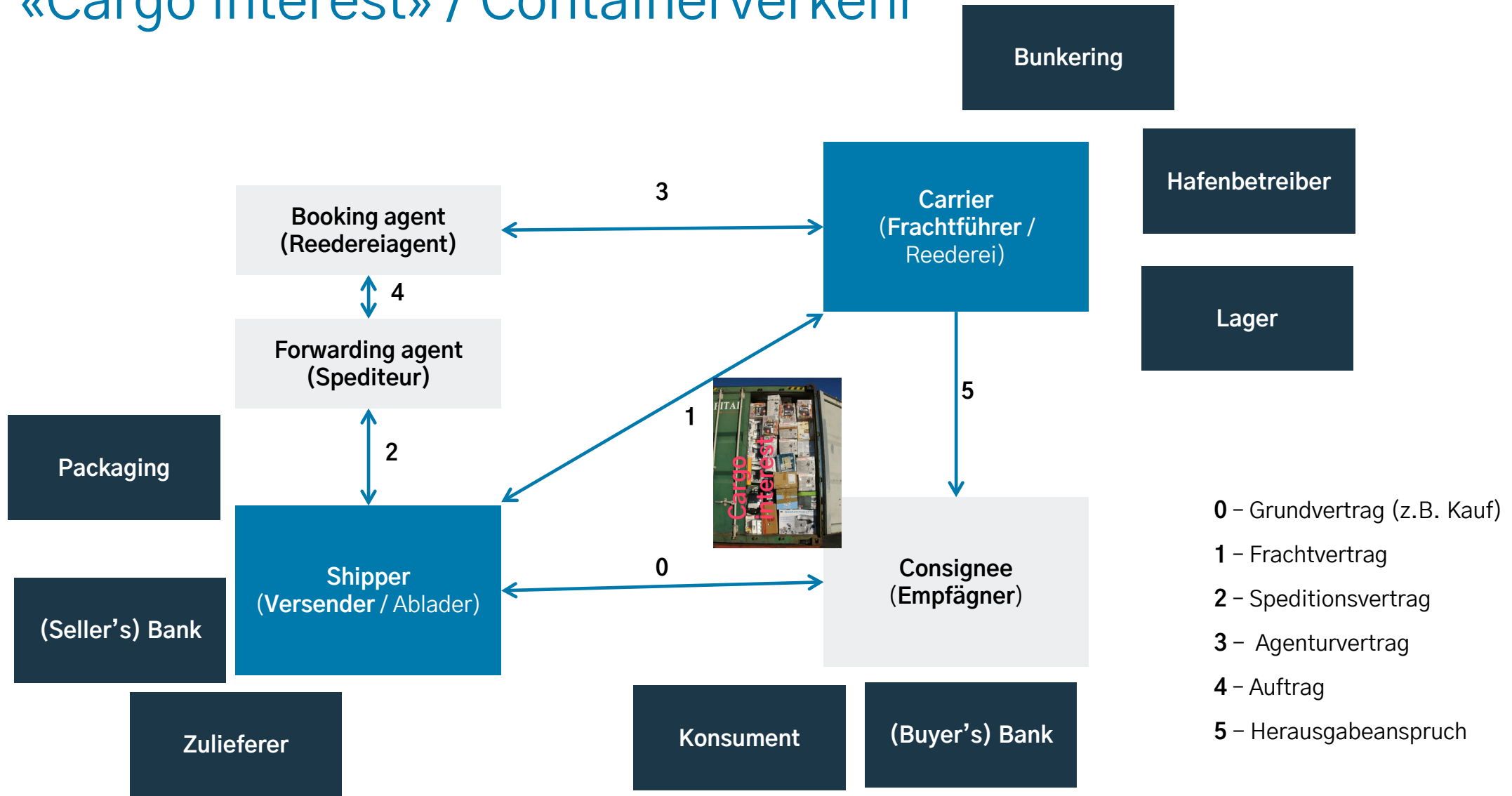


# Blockierte Schiffscontainer – Wer trägt die Kosten?

Ein Blick auf die jüngsten Ereignisse im Welthandel,  
z.B. Ever Given und gesperrte Häfen in China

Cem Arikan  
7. September 2021

# «Cargo interest» / Containerverkehr



# « F - I - L - A - C »

---

1 **Facts**

---

2 **Issue**

---

3 **Law**

---

4 **Application**

---

5 **Conclusion**

---

# Ever Given (Ausgangslage)

## 23. März 2021, 07:40 Uhr CET

Die Ever Given\*, ein Containerschiff mit einer Kapazität von über 20,000 TEU, läuft auf Grund, als sie auf dem Weg von Yangshan/VRP nach Rotterdam/NL den Suezkanal durchquert. Der Suezkanal besteht an der Unfallstelle aus einer Fahrrinne.

Nachdem sich die Ever Given am Ufer eingekellt hat, blockiert sie den Verkehr während 6 Tagen. An einem üblichen Tag durchqueren den Suezkanal ca. 50 Schiffe mit Ware im Wert von ca. USD 10 Mia.

Die sechs Tage dauernde Blockierung des Kanals hatte einen Stau von >300 Schiffen zur Folge. Am 3. April 2021 meldete die Kanalbehörde, dass der Stau aufgelöst sei.\*\*

\* Die Ever Given ist in Panama registriert. Betrieben wird sie von der taiwanesischen Reederei Evergreen Marine. Eigentümerin ist ein japanisches Leasingunternehmen.

\*\* Quellen: NYT, FAZ, NZZ.





# Ever Given

## Die Folgen

Die Kanalbehörde beschlagnahmte die Ever Given, einschliesslich Ladung und Besatzung, nach ihrer Bergung. Die Behörde machte Forderungen in Höhe von ca. USD 500 Mio. geltend.\* Die Schiffseigner beriefen sich am 1. April 2021 auf «General Average» (Havarie-Grosse).

Ende Juni verkündeten die Schiffseigner, dass sie mit den Behörden eine Einigung erzielt hätten. Am 7. Juli 2021 konnte die Ever Given ihre Reise fortsetzen, nachdem sie ca. 7 Wochen festgehalten wurde.\*\*

\* Dem Staat sollen täglich ca. USD 15 Mio. Einnahmen aus Durchfahrtsgebühren entgangen sein. Hinzu kommen Bergungskosten (Quellen: NYT, FAZ, NZZ.)

\*\* Die Schiffseigner sollen «cash deposit» von 25% geleistet haben.



# Ever Given

## General Average (Havarie-Grosse)

**York-Antwerp Rules** (1890, 1974, 1994, 2016)

### **Art. 122 SSG** (SR 747.30)

<sup>1</sup> Havarie-Grosse liegt vor, wenn ein ausserordentlicher Schaden dadurch entstanden ist, dass vorsätzlich und in vernünftiger Weise zur Rettung von Schiff und Ladung Opfer gebracht oder Kosten aufgewendet worden sind, um die einer gemeinsamen Seegefahr ausgesetzten Werte zu bewahren. Die Havarie-Grosse wird vom Schiff, der Fracht und den Gütern an Bord gemeinschaftlich getragen.

<sup>2</sup> Die Bestimmungen der York-Antwerpener Regeln gelten für die Havarie-Grosse. Der Bundesrat legt fest, welche Bestimmungen und welche Fassung anwendbar sind.

(Art. 63 VO-SSG, Anhang IV: 1974)

\* Bild: Maersk Honam, die am 6. März 2018 im arabischen Meer Feuer fing.



# General Average

«In every adventure involving the carriage of goods by sea, maritime law implies an agreement between all interested in that adventure to underwrite each other against the deliberate losses suffered by any of them for the greater benefit of all. In this respect, maritime law recognises that the shipper, the carrier, passengers, and even the crew of a ship engaged in the carriage of goods are bound by a joint adventure in which all share a common interest in the safe arrival of the vessel at her destination. Implicit also therefore is an understanding among these joint venturers that circumstances may arise during the voyage which require the master of the ship to make an extraordinary and justifiable sacrifice, perhaps by jettisoning cargo, by intentionally subjecting his vessel to damage, or by incurring extraordinary expenditure, and thereby avoid the loss of both ship and merchandise carried on board. In circumstances, the party sustaining loss or incurring expense for benefit of the whole may look for recompense to the other interested parties who have benefited from the safe conclusion of the voyage. The legal relationship with which maritime law exacts payment from beneficiaries of the sacrifice or expense to those suffering loss, is known as ‘general average’. (...) In this respect general average is akin to salvage. But as with salvage, the parties to a carriage contract may, and usually do, contract to specific terms relating to the right of each to claim general average ‘contributions’ from the other. The most common contractual submission to general average is found in the York–Antwerp Rules (...)»

(John Hare, Shipping law, 2009)



## Ablauf

Nach Ausrufung der Havarie-Grosse ernennen die Schiffseigner eine neutrale Partei (General Average Adjuster), die den Schaden ermittelt und bestimmt, welche Kosten an General Average anrechenbar sind. Gleichzeitig ermittelt der Adjuster den Betrag, den jede Partei als «Contribution» schuldet.

Die Herausgabe der Sendung erfolgt nur gegen Sicherstellung der «Contribution», z.B. mittels «Bond» des Transportversicherers.



# Cargo

- Full container load, **FCL**
- Less-than-container load, **LCL**



# Ever Given – General Average



## Rechenbeispiel

Limitation Fund:\* 115 Mio.

Wert der Ware: 775 Mio.

Unternehmenswert: 890 Mio.

«Kosten»: 500 Mio.

Verhältnis  $500 : 890 = 56\%$

«GA Contribution»: 56%

\* Gross register tonnage der Ever Given wird auf 217'612 geschätzt. Daraus würde eine Limite von ca. 81 Mio. SDR folgen.

# General Average (York–Antwerp Rules, 1974)

## Regel E

Die **Beweislast** obliegt der Partei, die eine Vergütung in Havarie–Grosse reklamiert. Sie hat darzulegen, dass der geforderte Verlust oder die geforderte Aufwendung tatsächlich in Havarie–grosse vergütungsberechtigt ist.

(So auch 1994 und 2016)

## Regel D

Die Rechte auf Havarie–Grosse–Beitrag sollen selbst dann nicht beeinträchtigt werden, wenn das Ereignis, das zu der Aufopferung oder Aufwendung Veranlassung gab, möglicherweise dem Verschulden einer der an dem Unternehmen beteiligten Parteien zuzuschreiben ist. Dies soll jedoch eventuelle **Rechtsansprüche oder deren Abwehr nicht präjudizieren, die möglicherweise gegen oder für diese Partei wegen solchen Verschuldens offen stehen.**

(So auch 1994 und 2016)

# Ever Given (Versicherungsdeckung «Contribution»)

## Police

Deckung für «**Mehrkosten**», z.B.:

«Versichert sind die Mehrkosten, welche als **Folge eines versicherten Schadenereignisses** nachgewiesenermassen entstanden sind, bis zu der in der Police festgesetzten Versicherungssumme auf 1. Risiko pro Fall, für:

- *Schadenposition*
- *Schadenposition*
- *Schadenposition»*

## ABVT 2006

Art. 1 Gegenstand der Versicherung

Versichert sind die Risiken, denen die Güter während der versicherten Reise ausgesetzt sind, soweit einzelne Risiken nicht ausdrücklich ausgeschlossen werden. Fehlt eine Vereinbarung, gilt die Eingeschränkte Versicherung gemäss Art. 2.

Art. 2 Eingeschränkte Versicherung

Versichert sind Verlust und Beschädigung, wenn sie die unmittelbare Folge eines der nachstehenden Ereignisse (der sogenannten qualifizierten Unfälle) sind:

- *Schiffbruch*
- *Strandung*
- *etc.*

# Ever Given (Versicherungsdeckung «Contribution»)

## ABVT 2006

Art. 4 Versicherung gegen alle Risiken

Versichert sind Verlust und Beschädigung.

Art. 6 Gemeinsame Ausschlüsse

lit. a.: Nicht versichert sind die Folgen von Verzögerung in der Beförderung oder Ablieferung, unabhängig von der Ursache.

## Das heisst:

Ein versichertes Schadenereignis liegt vor, wenn die Ware bei der Strandung der Ever Given beschädigt wurde.

### 2. Eingeschränkte Versicherung

Versichert sind Verlust und Beschädigung, wenn sie die unmittelbare Folge eines der nachstehenden Ereignisse (der sogenannten qualifizierten Unfälle) sind:

- Schiffbruch
- Strandung
- Leckwerden des Schiffes, wodurch das Anlaufen eines Nothafens notwendig wird
- Seewurf und Überbordspülen ganzer Kolli
- Zusammenstoss, Sturz oder Zusammenbruch des Transportmittels
- Entgleisung
- Absturz von Luft- und Raumfahrzeugen oder Teilen davon
- Notlandung und Notwasserung
- Einsturz von Kunstbauten
- Feuer, Explosion, Blitz, Erdbeben, Vulkanausbruch, Überschwemmung, Lawinen, Erd- und Schneerutsch, Felssturz, Springflut, orkanartiger Sturm (Windgeschwindigkeit über 100 km pro Stunde)
- Sturz der Güter während der Verladung, Umladung oder Ausladung.

Versichert sind ferner Diebstahl und Abhandenkommen ganzer Kolli (d.h. Ware und Verpackung) oder ganzer Ladungen.

### 3. Besondere Fälle

Sofern nichts anderes vereinbart ist, sind nur gemäss Art. 2 versichert:

- unverpackte Güter
- Rücksendungen
- gebrauchte Güter
- Güter, die in beschädigtem Zustand verschickt werden
- nicht in Container verladene Güter, die mit Wissen des Versicherungsnehmers auf Deck verladen werden

Art. 6 aufgeführten Ausschlüsse.

- b) Soweit ein versicherter Schaden vorliegt oder unmittelbar droht, die Kosten
  - der Intervention des Havarie-Kommissärs
  - zur Verhütung oder Minderung des Schadens.
- c) Falls ein versichertes Ereignis vorliegt, die Mehrkosten für Umladung, einstweilige Lagerung und Weiterbeförderung, soweit der Versicherungsnehmer diese Massnahmen nach den Umständen als notwendig erachten durfte oder sie von der Helvetia angeordnet wurden.
- d) Die Mehrkosten für Entladung, Lagerung und Transport der versicherten Güter bis zum vorgesehenen Bestimmungsort nach Freigabe der Ladung von einem Seeschiff, das beschlagnahmt, aufgehalten oder zu einem anderen als dem vorgesehenen Bestimmungshafen umgeleitet worden ist, weil die Anforderungen des «International Safety Management Code», ohne Wissen des Versicherungsnehmers, nicht erfüllt sind.
- e) Verlust und Beschädigung als Folge von Zahlungsunfähigkeit oder Zahlungsverzug des Eigentümers, Charterers oder Betreibers eines Transportmittels oder sonstigen finanziellen Auseinandersetzungen mit den genannten Parteien, sofern der Versicherungsnehmer diese Parteien nicht selbst ausgewählt oder die Auswahl nicht massgeblich beeinflusst hat.

### 6. Gemeinsame Ausschlüsse für alle Versicherungsarten

- a) Nicht versichert sind die Folgen von:
  - Beschlagnahme, Wegnahme oder Zurückhaltung durch eine Regierung, Behörde oder Macht; vorbehalten bleibt Art. 6e
  - Verzögerung in der Beförderung oder Ablieferung

# Ever Given (Versicherungsdeckung «Contribution»)

## ABVT 2006

Reine Verzögerungsschäden sind aus der Versicherung ausgeschlossen.

Soweit kein versichertes Schadenereignis («Beschädigung oder Verlust») vorliegt, sind die Voraussetzung der Deckung für «Mehrkosten» nicht erfüllt.



# Ever Given – Containergebühren

## Delay (Verspätung)

Die Ever Given erreichte den Hafen von Rotterdam am 29. Juli 2021 mit ca. 18'300 Containern an Board.

Am 3. August 2021 läuft die Ever Given mit ca. 2'000 Container an Board in Felixstowe/Suffolk ein. Dort wurde sie ursprünglich anfangs April erwartet.

«Demurrage» und/oder «Detention» infolge der Verzögerung?





# Yangshan Terminal Shanghai Port



# Container-Häfen in China

**#1 Shanghai Port**, jährlicher Containerumschlag:  
ca. 43 Mio. TEU (2019)

**#2 Singapore**

**#3 Ningbo Port**, jährlicher Containerumschlag:  
ca. 28 Mio. TEU (2019)

**#4 Shenzhen Port**, jährlicher Containerumschlag:  
ca. 26 Mio. TEU (2019)



# Teilschliessungen in Ningbo und Shenzhen

Am 21. Mai 2021 schliesst die chinesische Regierung den Yantien Terminal am Hafen von Shenzhen. Seit 24. Juni 2021 ist der Terminal wieder mit Betrieb.

Am 12. August 2021 schliesst die chinesische Regierung den Meishin Terminal am Hafen von Ningbo. Seit 26. August 2021 ist der Terminal wieder (teilweise) in Betrieb.

Grund:

Hafenarbeiter positiv auf Corona-Virus getestet.



Meishin Terminal, Ningbo Port

# Teilschliessung der Häfen von Ningbo und Shenzhen

## Folgen

Containerschiffe stauen sich vor Shanghai, Ningbo und Shenzhen;  
Container stauen sich in Häfen von Shanghai, Ningbo und Shenzhen;  
Containerschiffe an der Westküste der USA warten durchschnittlich 5 Tage, bevor sie im Hafen einlaufen;  
steigende Nachfrage nach freien Containern, sodass Container-Preise Rekordhöhen erreichen.



# Teilschliessung von Häfen in China

## Demurrage

Container wird am Tag X gelöscht.  
Consignee verlangt 14 Tage später  
Übergabe des Containers.

Frachtführer gewährt 7 Tage «free  
time» und fordert «Demurrage» für  
7 Tage .

## Rechtsgrundlage

Vertrag



# Teilschliessung von Häfen in China

## Detention

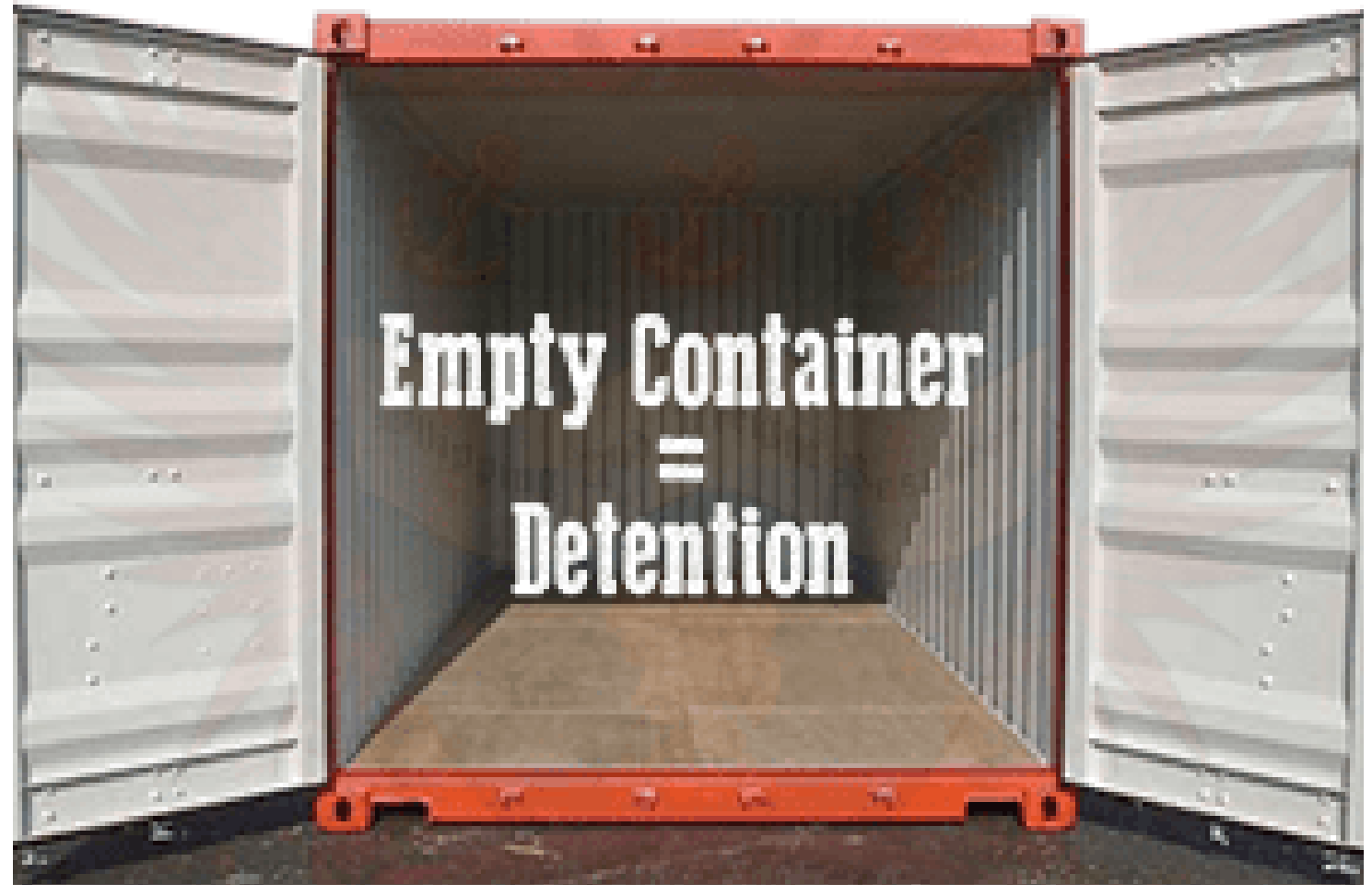
Frachtführer übergibt den leeren Container und gewährt X Tage Zeit, um den beladenen Container zu retournieren.

Container kommt X+5 Tage später beladen zurück zum Frachtführer.

Frachtführer fordert «Detention» für 5 Tage.

Rechtsgrundlage

Vertrag



# Haftung bei Verspätung

## Art. 103 ff. SSG

### Art. 103 Abs. 1 SSG

Der Seefrachtführer haftet in der Zeit von der Annahme bis zur Auslieferung für Verlust, gänzlichen oder teilweisen Untergang oder Beschädigung der Güter sowie eine Verspätung in der Auslieferung, sofern er nicht nachweist, dass der Schaden auf eine Ursache zurückzuführen ist, wofür weder den Seefrachtführer, noch den Kapitän, die Schiffsbesatzung oder weitere Personen im Dienste des Seeschiffes oder Personen, derer sich der Seefrachtführer bei der Durchführung der Beförderung bedient, ein Verschulden trifft.

### Art. 104 Abs. 1 SSG

Ist der Verlust, der Untergang oder die Beschädigung der Güter oder die Verspätung durch Handlungen, Nachlässigkeiten oder Unterlassungen des Kapitäns, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Seeschiffes bei dessen nautischer Führung oder technischer Bedienung oder durch Feuer entstanden, so ist der Seefrachtführer von seiner Haftung befreit, sofern ihn kein eigenes Verschulden trifft. Massnahmen, die überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden, gehören nicht zur technischen Bedienung des Seeschiffes.

### Art. 105 Abs. 2 SSG

Bei teilweisem Untergang, Beschädigung oder Verspätung hat er nur den Betrag der Wertminderung der Güter ohne weiteren Schadenersatz und in keinem Falle mehr als bei gänzlichem Verlust zu zahlen.

**Gemäss Art. 117 SSG können die Parteien die Haftung für Verspätung vertraglich regeln.**

# Haftung bei Verspätung

## AB SPEDLOGSWISS

### Art. 8

Lieferfristgarantien sind schriftlich zu vereinbaren. Sie müssen mindestens den letzten Ablieferungstermin und den vereinbarten Aufpreis beinhalten.

### Art. 15

Wird das Transportgut vom Empfänger am Bestimmungsort nicht abgenommen oder wird es unterwegs aus einem Grund, den der Spediteur nicht zu vertreten hat, aufgehalten, so lagert es auf Rechnung und Gefahr des Auftraggebers. Der Spediteur informiert raschmöglichst den Auftraggeber (in jedem Fall) und den Transportversicherer (sofern er die Transportversicherung beschafft hat) über solche unvorhergesehene Zwischenlagerungen.



# Teilschliessung von Häfen in China

## Deviation

Die Parteien vereinbaren im Frachtvertrag den Abgangshafen sowie die Destination.

Der Frachtführer behält sich in den Vertragsbedingungen vor, einen anderen Hafen anzulaufen.

whatsoever, other than the Carrier. If any claim or allegation should nevertheless be made against any person or vessel other than the Carrier, the Merchant agrees to indemnify and hold harmless the Carrier against all consequences thereof. Without prejudice to the foregoing, all defenses and limitations of the Carrier shall be available to all persons of whose services the Carrier makes use for the performance of this contract. Such persons shall include, but shall not be limited to, the Carrier's servants or agents, the Underlying Carrier, independent contractors, including stevedores, terminal operators, carpenters, lashers, container repairmen, and all other persons of whose services the Carrier makes use to perform this contract. In entering into this Contract, the Carrier, to the extent of these provisions, does so not only on its own behalf, but also as agent or trustee for such persons and vessels and such persons and vessels shall to this extent be or be deemed to be parties of this Contract.

### **6. METHODS AND ROUTES OF TRANSPORTATION**

- 6.1 The Carrier has liberty to deviate for the purpose of saving life or property, to call at any port or ports in or out of the customary or advertised route, in any order whatsoever for the purposes of discharging and loading Goods and/or embarking and disembarking passengers, or taking in fuel and other necessary supplies or for any other purposes whatsoever, to dry-dock with or without Goods on board if thought necessary or convenient, to adjust compasses, to sail without pilots, and to tow and assist ships in all situations and circumstances. Any action taken by the Carrier under this clause shall be deemed to be included within the scope of the contractual carriage and such action or delay resulting therefrom shall not be deemed to be a deviation.
- 6.2 The Carrier has the right to carry the Goods under deck or on deck. When the Goods are carried on deck and this is stated on the front page of this Bill of Lading as being carried on deck, the Shipper shall be deemed to have agreed to carriage of the Goods on deck. The Carrier shall not be liable in any capacity whatsoever for any non-delivery, mis-delivery, any delay or loss of or damage to the Goods which are carried on deck, whether or not caused by the Carrier's negligence or the vessel's unseaworthiness.

### **7. DESCRIPTION OF GOODS AND MERCHANT'S PACKING**

- 7.1 The Merchant shall be deemed to have guaranteed to the Carrier the accuracy, at the time the Goods were taken in charge by the Carrier, of the description of the Goods, marks, numbers, quantity and weight as furnished by it and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage and expenses arising or resulting from inaccuracies in or inadequacy of such particulars.
- 7.2 The Merchant shall be liable for any loss, damage or injury caused by faulty or insufficient packing of Goods or by faulty loading or packing within containers when such loading or packing has been performed by the Merchant or on behalf of the Merchant or by the defect or unsuitability of the containers, when supplied by the Merchant, and shall indemnify the Carrier against any additional expenses so caused.

# Force Majeure



## Force Majeure

Keine ausdrückliche Regelung im Gesetz.

Vertragliche Force majeure-Klauseln sind prinzipiell zulässig.

Szenarien und Rechtsfolge definieren.



## Art. 20 AB SPEDLOGSWISS

Der Spediteur ist von jeder Haftung befreit, wenn ein Schaden durch Umstände entstanden ist, die weder der Spediteur noch seine Unterbeauftragten vermeiden und/oder deren Folgen sie nicht abwenden konnten.



## Art. 119 OR

Subsidiäre gesetzliche Regelung gegenüber vertraglicher Regelung.

Betrifft die einzelne Forderung, nicht das Schuldverhältnis als solches.

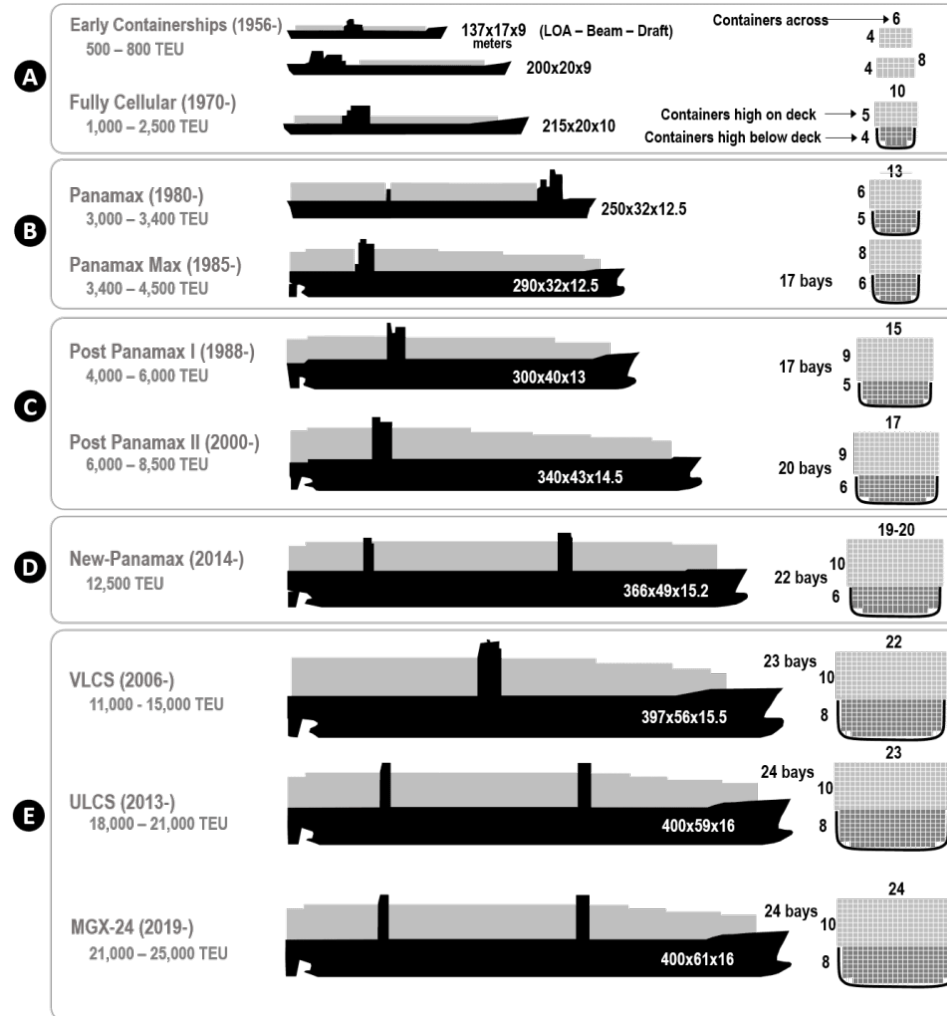
# Ausblick

(Schlagzeile 02.09.2021)

## Ikea buys its own containers and charters its own vessels

**Bottlenecks and delays in the freight market have led another shipper to take decisive action. Now, Ikea has bought its own containers and chartered vessels of its own to ensure stocked shelves.**

# Ausblick



# Vielen Dank.

## Cem Arikan

Rechtsanwalt, LL.M.

+41 43 500 48 50  
arikan@gbf-legal.ch

### Zürich

gbf Rechtsanwälte AG  
Hegibachstrasse 47  
8032 Zürich  
T +41 43 500 48 50

### Genf

gbf Avocats SA  
Route de Pré-Bois 20  
1215 Genève Aéroport  
T +41 22 533 48 50

### Notariat Bern

Notar Stauffer von May  
Von-Werdt-Passage 3  
3011 Bern  
T +41 43 500 48 50

### Notariat Olten

Notar Novoselac  
Solothurnerstrasse 235  
4600 Olten  
T +41 43 500 48 50

**gbf** Attorneys-at-law  
Rechtsanwälte  
Avocats