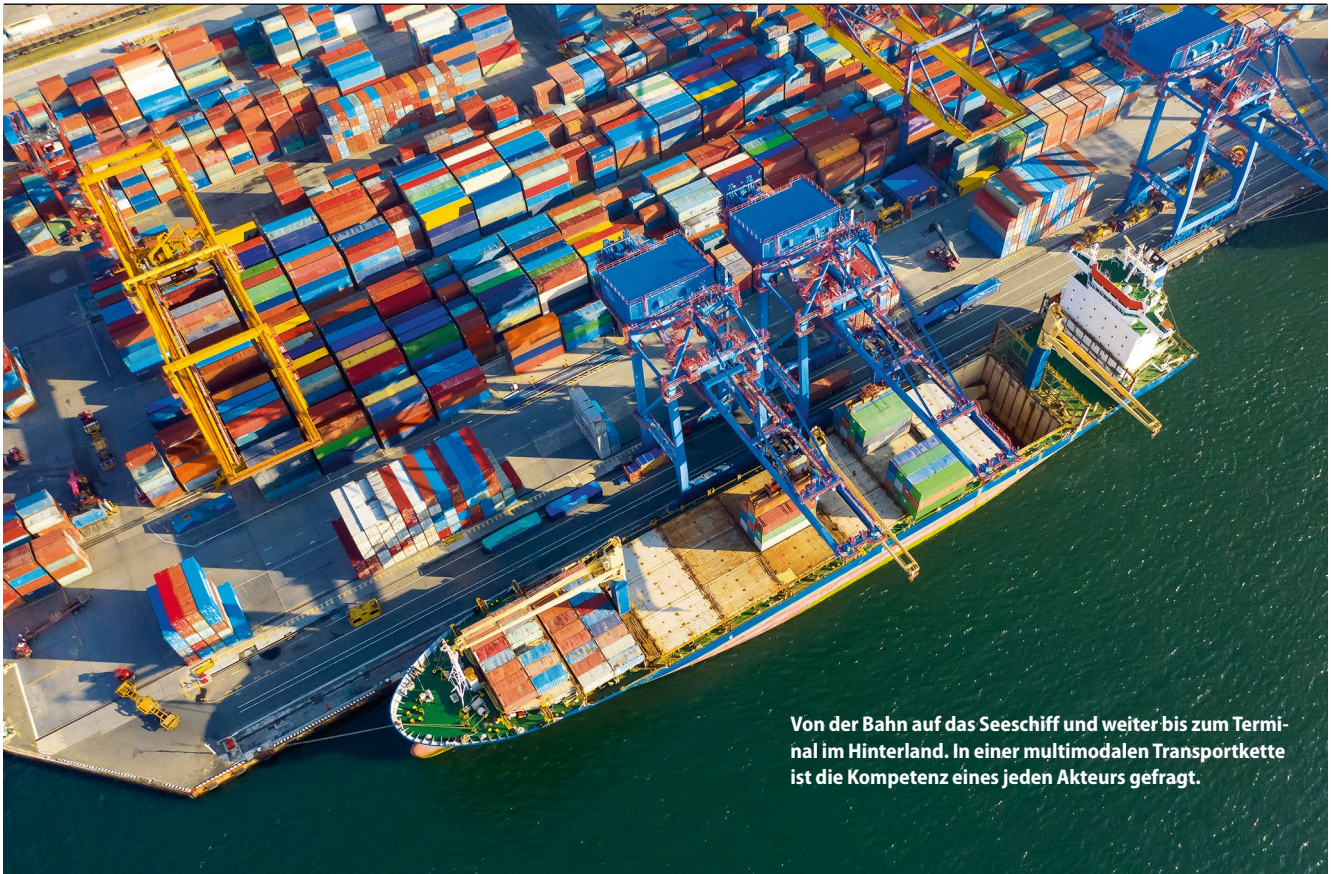




Von der Bahn auf das Seeschiff und weiter bis zum Terminal im Hinterland. In einer multimodalen Transportkette ist die Kompetenz eines jeden Akteurs gefragt.

Schweinerippen & Abladetiefe

Nachfolgend werden zwei aktuelle Rechtsprechungsfälle mit hohen Schadensforderungen behandelt. Während sich Ersterer innerhalb einer multimodalen Transportkette ereignete, handelt es sich beim Letzteren um einen Fall aus der Binnenschifffahrt.

Fall eins: Im ersten Fall geht es um einen multimodalen Transport von Kühlfleisch, der in Weißenfels begann und vorerst nach Halle (Saale) transportiert wurde. Für den Transport nach Halle beauftragte der Kunde einen Intermodalunternehmer, der jedoch wiederum den Bahntransport an einem Subunternehmer vergab. Die Sendung bestand aus 1490 Kartons und wog rund 21 Tonnen. Der Transport wurde von einer Konzerntochter des Transportkunden selbst durchgeführt. Der weitere Vorlauftransport erfolgte von Halle (Saale) mit der Bahn zum Hamburger Seehafen. Von dort wurde die Ladung mittels eines Containerschiffs einer großen Reederei nach Busan in Korea transportiert. Nach Löschung der Ladung wurde das Gut per Lkw ins Zolllager des Empfängers mit Sitz in Yongin geliefert.

Zwei Tage nach Ankunft der Ladung im Zolllager stellte der Empfänger fest, circa 15 bis 20 Prozent der Schweinerippen seien verfärbt gewesen. Der Intermodalkunde schaltete einen Sachverständigen ein. Er kam zum Ergebnis, dass der Schaden durch eine Unterbrechung der Kühlkette im Gewahrsamszeitraum der Reederei entstanden sei. Das Temperaturprotokoll der Reederei sei ihm nicht zur Verfügung gestellt worden. Der Transportversiche-

rer des Intermodalkunden erstattete den entstandenen Schaden in Höhe von 80.206,55 Euro. Anschließend leitete der Warentransportversicherer den Regress gegenüber dem Intermodalunternehmen ein, der als Fixkostenspediteur nach § 452 Handelsgesetzbuch (HGB) in Verbindung mit § 425 HGB für den eingetretenen Schaden einzustehen habe.

Urteile: Das Landgericht Hamburg hatte die Schadensersatzklage zurückgewiesen. Danach legte der Transportversicherer Berufung ein. Diese, so das Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Hamburg am 12. Januar 2023, sei zulässig, jedoch letztlich unbegründet gewesen (AZ: 6 U 43/22).

Tenor: Der Transportversicherer könne den beklagten Fixkostenspediteur nicht erfolgreich auf Schadensersatz gemäß den §§ 425, 452, 459 HGB in Anspruch nehmen. Der Schadensort sei unbekannt geblieben, so das OLG. Demzufolge richte sich die Güterschadenshaftung des Fixkostenspediteurs nach den Vorschriften des Intermodalrechts des HGB. Der Geschädigte habe zu beweisen, dass das Kühlgut dem Fixkostenspediteur ordnungsgemäß

übergeben worden sei. Daran scheitere es im hiesigen Rechtsstreit, so das OLG. Der Fixkostenspediteur bestreite, dass die Ware ordnungsgemäß gekühlt gewesen sei, als sie bei der Nebeninter-venientin in Halle angeliefert worden sei. Demzufolge müsse zunächst der klagende Transportversicherer „als Erstes“ seiner Darlegungs- und Beweislast nachkommen, dass das Fleisch von der „Schlachtung“ bis zur Übergabe an den Transporteur ununterbrochen in einwandfreiem Zustand gewesen sei.

Fall zwei: Ein Binnenschiffer hatte mit seinem Transportkunden einen grenzüberschreitenden Transport von Berlin-Spandau nach Rotterdam geschlossen. Die MS „O“ verfügte über eine Ladungskapazität von 1077 Tonnen und eine Abladentiefe von 2,51 Metern. Der Transportauftrag sah vor, dass der Binnenschiffer teerhaltigen Asphalt mit einem Gewicht von 765 Tonnen laden sollte. Der Binnenschiffer legte mit dieser Ladung nicht ab, da das Schiff den Grund berührte. Die Schiffsschraube spülte über eine Dauer von „mehreren Minuten“ Sand hinter der „MS O“ weg. Dies führte zur „Unterspülung der Uferböschung“ beziehungsweise der „Spundwand“. Letztlich konnte das Binnenschiff seine Reise beginnen, nachdem circa 50 Tonnen Teer wieder entladen wurden. Der Umschlagsbetrieb und das Binnenschiffahrtsunternehmen waren uneins darüber, wer für die Beachtung der „Abladentiefe“ beziehungsweise „Wassertiefe an der Anlegestelle“ verantwortlich gewesen sei. Zudem behauptete der Umschlagsbetrieb, dass das Ufer vor der Beladung der „MS O“ unbeschädigt gewesen sei. Dagegen meinte der Binnenschiffer, dass bereits vor der Beladung, „massive Unterspülungen“ an der Uferwand am Ruhleben-Altarm vorhanden gewesen seien. Das Binnenschiffahrtsunternehmen folgte der Aufforderung des Umschlagsbetriebes nicht, Schadensersatz in Höhe von 115.420,44 Euro zu zahlen. Darüber hinaus betonte der Binnenschiffer, dass der Anspruch – bei Klageeinreichung – bereits verjährt gewesen sei.

Urteile: Am 22 März 2022 hatte das Amtsgericht Berlin-Charlottenburg die Klage abgewiesen. Daraufhin legte der Kläger Berufung beim Berliner Kammergericht (KG) ein. Allerdings erfolglos, denn das KG wies am 8. Dezember 2022 die Berufung zurück (AZ: 22 U 39/22 BSch).

Tenor: Zunächst einmal verwies das KG darauf, dass der Umschlagsbetrieb seine Klage auf Ansprüche aus dem Delikt stütze. Dies tat er deshalb, da dem Kläger gegenüber dem Binnenschiffer keine vertraglichen Ansprüche zustehen. Der Umschlagsbetrieb sei – transportrechtlich betrachtet – nicht der Absender der Ladung gewesen. Daraus folge wiederum, dass der Umschlagsbetrieb, der keine Absenderfunktion habe, letztlich als Erfüllungsgelhilfe des Absenders tätig geworden sei, der seine Pflichten übernommen habe. Im Ergebnis sei der Umschlagsbetrieb „Dritter“, der aus dem Vertrag gegenüber dem Binnenschiffer keine Schadensersatzansprüche erheben könne, so das KG in seiner weiteren Urteilsbegründung. Darüber hinaus habe der Kläger aber auch keinen Schadensersatzanspruch aus dem Delikt. Die Klage beim Amtsgericht sei zurecht abgewiesen worden. Denn der Binnenschiffer sei berechtigt gewesen, die Zahlung des Claims nach §§ 3,7 Binnenschiffahrtsgesetz (BinSchG), § 823 BGB wegen Verjährungseintritt gemäß § 214 Absatz 1 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB) erfolgreich abzulehnen. Die Verjährungsfrist, die ein Jahr gemäß § 117 Absatz 2 BinSchG betrage, begann mit Jahresablauf

2019 und endete am 31. Dezember 2020, so das KG. Die Verjährung sei zuvor auch nicht erfolgreich gehemmt worden. Tatsache sei, dass der Umschlagsbetrieb vor Klageeinreichung am 13. August 2020 einen gerichtlichen Mahnbescheid beantragte, dieser jedoch dem Binnenschiffer nicht rechtswirksam zugestellt worden sei. Darüber hinaus sei festzustellen, dass die spätere Zustellung des Mahnbescheids an eine falsche Adresse erfolgte. Erwähnenswert ist der Hinweis des Senats an das KG, dass es dazu neige, die verantwortliche Sicherstellung der Schiffbarkeit des Binnenhafens dem klagenden Umschlagsbetrieb als Operateur und Eigentümer des Anlegeplatzes aufzuerlegen. Zutreffend sei auch, dass sich der Binnenschiffer über die Tiefe des Gewässers beziehungsweise die Schiffbarkeit informieren müsse. Diese Pflicht gelte aber nicht für eine Beladestelle. Für die Sicherung der Ladestelle sei der Eigentümer beziehungsweise Operateur des Umschlagsbetriebs verantwortlich, seine Verkehrssicherungspflicht zu erfüllen. Der Binnenschiffahrtsbetrieb dürfe generell darauf vertrauen, „dass die Wassertiefe der Anlegestelle für die Beladung“ einschließlich der „Absenkung“ des Schiffs, die mit der Beladung einhergehe, geeignet sei. Von einem Binnenschiffer könne nicht verlangt werden, dass er regelmäßig die Wassertiefe an der jeweiligen Ladestelle ermittle. Dagegen brauche der Umschlagsbetrieb nur einmal die Wassertiefe zu ermitteln, um diese sodann allen Binnenschiffern mittels einer entsprechenden Markierung oder Beschilderung zur Kenntnis zu bringen, so das KG in seinem abschließenden Urteilstenor.

Eckhard Boecker

Anzeige



IHR SPEZIALIST

FÜR TECHNISCHE VERSICHERUNGEN
UND TRANSPORTVERSICHERUNGEN.



www.allianz-esa.de

Allianz  Esa