



Im vorliegenden Fall verlor ein Seeschiff einen Vollcontainer mit Reifen bei einer Routenabweichung.

CSchmuck/AdobeStock

Aktuelle Rechtsprechung

Der vorliegende Beitrag unseres Rechtsexperten Eckhard Boecker befasst sich mit der Frage, ob die Reederei haftet, wenn sie von der ursprünglichen Transportroute abweicht und währenddessen ein Container über Bord geht.

Der Fall: Ein Seefrachtkunde schloss mit der Reederei einen Seetransportvertrag, der die Beförderung von einem Vollcontainer, der mit Neureifen beladen wurde, vorsah. Der Kaufpreis der Reifen betrug 42.092,96 Euro. Für den Transport stellte die Reederei einen Seefrachtbrief (Sea Waybill) aus. Der Container wurde zunächst mit dem Schiff „A.“ nach „B.“ befördert. Dort wurde er auf das Schiff „A2“ verladen, das mehrere Häfen an der Iberischen Halbinsel anlaufen sollte. Dabei passierte es auch die Durchfahrt von Gibraltar. Der Zielhafen des Containers war in „T.“, das heißt vermutlich Tanger im Norden von Marokko. Das Schiff setzte seine Reise bis nach Nordspanien fort und lief den Hafen von Valencia an. Bevor das Schiff den Hafen von „B.“ erreichte, gingen vier Container über Bord und im Atlantik unter. Der hiesige Seefrachtkunde hielt die Reederei für den Verlust seines Containers haftbar, die die Haftung am 11. März 2024 ablehnte. Der Seefrachtkunde reichte den Versicherungsfall bei seinem Transportversicherer ein, der die Regulierung im Rahmen der bestehenden Transportversicherung regulierte.

In weiterer Folge verklagte er die Reederei auf Schadensersatz beim Landgericht (LG) in der Hansestadt Hamburg. Eines der Argumente des Transportversicherers war, dass die Reederei nach § 498 Handelsgesetzbuch (HGB) hafte, weil die Trans-

portdurchführung nicht mit der Sorgfalt einer ordentlichen Reederei erfolgte. Der Container sei während der Abweichung von der Transportroute über Bord des Schiffs gegangen, so der Transportversicherer. Dagegen argumentierte die Reederei, dass die Ursache des über Bord gegangenen Containers einzig und allein daran gelegen habe, dass bei schwerem Wetter die unter dem Container gestapelten Container in Bewegung geraten seien. Wiederum seien die Bewegungen der darunter gestauten Container darauf zurückzuführen gewesen, weil die Ladung von den verantwortlichen Versendern nicht gegen „seitliches Verrutschen“ gesichert worden sei.

Darüber hinaus argumentierte die Reederei, dass ihr eine Transportroutenabweichung nicht erfolgreich zur Last gelegt werden könne. Bereits bei der Buchung des Transportes sei klar gewesen, dass der Container im Hafen „B.“ einem Feederschiff zum Weitertransport übergeben werde. Darüber hinaus verwies die Reederei auf die vereinbarten Geschäftsbedingungen, die ihm jederzeit und nach eigenem Ermessen das Recht geben, von der Reiseroute abzuweichen. Abschließend teilte die Reederei dem Gericht mit, dass sie in einem separaten Verfahren gegen den Versender der Container klage, die ihm mit mangelhafter Ladungssicherung übergeben worden seien (AZ: 401 HKO 22/24). Der Versender trat dem Streit im vorliegenden Prozess bei.

Das Urteil: Das LG vertrat nicht nur die Auffassung, dass die Klage des Transportversicherers zulässig, sondern auch in der Sache begründet gewesen sei. Demzufolge hafte die Reederei für den Verlust des Containers dem Grunde und der Höhe nach auf der Rechtsgrundlage des § 498 Absatz 1 HGB gegenüber dem Kläger (AZ: 412 HKO 25/24).

Der Tenor: Der Containerverlust sei eingetreten, während er sich im Gewahrsam des Verfrachters befunden habe. Darüber hinaus könne sich der Verfrachter nach § 498 Absatz 2 Satz 1 HGB nicht erfolgreich dadurch entlasten, weil das Überbordgehen des Containers letztlich auf Umstände zurückzuführen sei, die der Verfrachter – trotz größter Sorgfalt – nicht habe vermeiden können. Zu den Sorgfaltspflichten des Reeders gehöre, den Container auf dem vertraglich „vereinbarten oder günstigsten“ Transportweg zum Zielhafen zu befördern. Wenn zwischen den Frachtparteien kein Transportweg im Einzelnen festgelegt worden sei, so müsse das Schifffahrtsunternehmen nach „internationalen Gepflogenheiten eine übliche und vernünftige“ Reiseroute einschlagen, die „ungerechtfertigte“ Routenabweichungen ausschließe. Die vereinbarte Route war von „D.“ nach „T.“ in Marokko. Hätte das Schiff, so das Gericht, das Zwischenziel erreicht und wäre von dort die Rückreise nach „T.“ erfolgt, so wäre die Seereise des Schiffs um mindestens 80 Prozent gegenüber der Route von „D.“ nach „T.“, wenn nicht sogar „verdoppelt“ worden. Dies indiziere eine Sorgfaltspflichtverletzung der Reederei. Das Gericht könne auch keine entscheidenden Gründe dafür erkennen, den für den Transport eingeplanten Hafen „T.“ wegzulassen, um zunächst einmal die an der Atlantikküste der Iberischen Halbinsel befindlichen Anschlusshäfen anzusteuern. Letztlich seien die Interessen des klagenden Versenders hinter den Interessen der Versender der Container zurückgestellt worden, die für die Folgehäfen nach dem Hafen „T.“ bestimmt gewesen waren. Zudem habe das eigene Interesse der Reederei eine Einhaltung der ursprünglich geplanten Transportroute verhindert.

Zudem hob das LG hervor, dass dem Reeder die gefällte Entscheidung zustehe, jedoch habe er auf der anderen Seite das sich daraus ergebende Risiko zu tragen. Dabei lasse das Gericht nicht unbeachtet, dass das Massencontainergeschäft eingeschränkte Rechte der Transportkunden mit sich bringe. Das sei, so das LG in seinem weiteren Tenor, der Preis für eine kostengünstige Beförderungsmöglichkeit. Allerdings rechtfertige dies nicht, dass Transportkunden vom Reeder „Sonderopfer“ – zum Vorteil anderer Ladungskunden – abverlangen können. Gemäß den Transportbedingungen, die dem Seefrachtvertrag zugrunde lagen, sei es der Reederei jederzeit gestattet gewesen, von der direkten Transportroute, das heißt vom Verschiffungszum Bestimmungshafen abzuweichen sowie weitere Seehäfen anzusteuern. Dabei sei nach Meinung des Gerichts der Begriff „Route“ im Massengeschäft in der Containerschifffahrt weit auszulegen, was auch Häfen einschließen könne, die in einer angemessenen Entfernung außerhalb der Bereiche von Transportbeginn und Transportende liegen. Ihm stehe auch zu, Interessen wahrzunehmen, die nichts mit den Interessen des Transportguts am Hut haben. Dies gelte besonders beim Laden und Ausladen anderer Waren. Allerdings sei es dem Reeder nicht gestattet, dass er „über weite Strecken gänzlich andere Seegebiete“ befahre.

Abschließend ging das LG auf die Haftungshöhe ein. Zunächst einmal zeigte sich das Gericht davon überzeugt, dass sich 196 Reifen im Container befunden haben. Es hegte auch keinen Zweifel am Handelswert der Ladung in Höhe von 42.092,96 Euro, denn die vom Transportversicherer vorgelegten Unterlagen seien in sich logisch gewesen. Die Güterbezeichnungen waren in den ausgestellten Dokumenten, das heißt in der Handelsrechnung, Packliste und im Seefrachtbrief im Einklang. Darüber hinaus steche, so das LG, der Reifeneinzelpreis in Höhe von 214,76 Euro nicht wirklich heraus. Indizien, dass der Warenwert des Containerinhalts „aufgebauscht“ worden sei, gäbe es nicht. Abschließend sagte das LG, dass eine Haftungsbegrenzung gemäß § 504 HGB nicht greife, weil bei 196 verlorenen Kolli der Haftungshöchstbetrag von 666,67 Sonderziehungsrechte je Packstück nicht ausgeschöpft worden sei.

Fazit: Die Reederei hat einigen Spielraum, auch nach erfolgter Verladung des Containers von der geplanten Reiseroute abzuweichen. Jedoch sollte sie dabei den Bogen nicht überspannen. Passiert dies und tritt auf der ungeplanten Fahrtroute ein Güterschaden ein, läuft der Reeder ins volle Risiko, für den entstandenen Schaden – wie hier geschehen – bis zur Höhe des nachgewiesenen Schadensbetrags zu haften.

Eckhard Boecker

Anzeige



ROTH
ENERGIE

Schiffsbetriebsstoffe

**IHR PARTNER FÜR
SCHIFFSBETRIEBSSTOFFE**

Alle wichtigen
Informationen
finden Sie **online:**

ROTH
ENERGIE

roth-energie.de
Energie. Voll. Erleben

ROTH
ENERGIE