



Im vorliegenden Fall wurde das Transportgut beim Verladen vom Lkw auf das Schiff beschädigt.

Aktuelle Rechtsprechung

Kommt es bei einem multimodalen Transport beim Ein- oder Ausladen zu einem Güterschaden, stellt sich die Frage, welcher Teilstrecke das jeweilige zu beladende oder zu entladende Transportmittel zuzuordnen ist. Rechtsanwalt Eckhard Boecker fasst ein entsprechendes Urteil zusammen.

Der Fall: Der Transportkunde beauftragte den späteren Beklagten mit der Beförderung von zwei Wärmetauschern, die an einen Empfänger mit Sitz in den USA geliefert werden sollten. Die Ware sollte über den Hafen „A.“ in Belgien – hierbei dürfte es sich um den Hafen Antwerpen gehandelt haben – mit dem Schiff „Atlantic Navigator“ befördert werden. Das Transportunternehmen beauftragte das Unternehmen „L.“ mit dem Güterumschlag und der Verladung im Verschiffungshafen. „L.“ vergab diese Tätigkeiten anschließend an das Unternehmen „B.“ weiter.

Der Transportkunde erteilte dem späteren Beklagten Anweisungen darüber, wie die Ware zu verladen sei. Diese beinhalteten unter anderem, dass eine „Traverse“ erforderlich sei. Die Ware wurde auf Lkw-Tiefladern zum belgischen Hafen transportiert. Als der erste Wärmetauscher vom Tieflader angehoben wurde, stürzte er ab und wurde entsprechend beschädigt.

Die Klägerpartei, mutmaßlich der Transportversicherer des Transportkunden, reichte Klage beim Landgericht (LG) Würzburg ein, um den entstandenen Schaden in Höhe von 195.588,05 Euro vollständig erstattet zu bekommen. Die Klägerpartei vertrat die Auffassung, dass die Entladung eines Tiefladers die „engste Beziehung“ zur Landbeförderung und „keine Beziehung“ zu einer Seebeförderung habe. Folglich beurteile sich die Haftung der Beklagten nach den anzuwendenden Bestimmungen des Landfrachtrechts.

Dagegen vertrat der Beklagte die Rechtsauffassung, dass der Schadensfall den Bestimmungen des Seehandelsrechts unterliege. Mit der Bereitstellung der Ware zur Entladung des Trailers nach Ankunft im Verschiffungshafen sei der Lkw-

Transport beendet gewesen. Außerdem meinte der Beklagte, dass der Güterumschlag am Hafenterminal, zu dem auch das Entladen des Trailers zähle, „typischerweise“ der Seebeförderung zuzuordnen und daher Seerecht anzuwenden sei.

Die Urteile: Das Landgericht Würzburg verurteilte die Beklagte, den Klagbetrag in Gänze zu zahlen. Dagegen legte der Beklagte beim Oberlandesgericht (OLG) Bamberg Berufung ein (Az. 3 U 114/23). Diese blieb jedoch erfolglos, denn das OLG urteilte, dass das LG der Klage zu Recht stattgegeben habe (Az. 3 U 114/23).

Urteilsbegründungen: Das LG führte zu Beginn seiner Begründung aus, dass sich die Haftung der Beklagten aus Artikel 17 Absätze 1 und 3 sowie Artikel 29 des Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR), § 67 Absatz 1 Versicherungsvertragsgesetz (VVG) sowie § 398 des Bürgerlichen Gesetzbuchs (BGB) ergebe. Weiter führte das LG aus, dass, wenn die Frachtparteien über jeden Beförderungsteil (Straße/See) jeweils einen separaten Transportvertrag geschlossen hätten, jeder dieser Beförderungsverträge unterschiedlichen Rechtsvorschriften unterlegen hätte: zum einen dem Landfrachtrecht – wie hier geschehen – und zum anderen dem Seefrachtrecht.

Unstreitig sei, so das LG in seiner weiteren Begründung, dass der Güterschaden auf dem Gelände des Hafenterminals eingetreten und zudem beim Entladen der Ware entstanden sei. Wenn bei einem Multimodalvertrag der Schadensfall nicht während des Transports eintrete, „sondern während einer beförderungsnahen Leistungsphase“, sei das anzuwendende

Anmerkungen

- » Nach dem Landfrachtrecht haftet der Frachtführer – sofern er sich erfolgreich auf die Haftungsbegrenzung nach CMR oder HGB berufen kann – mit 8,33 Sonderziehungsrechten (SZR) je Kilogramm des beschädigten oder in Verlust geratenen Bruttogewichts.
- » Haftet der Frachtführer nach Seerecht gemäß den Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, beträgt die Haftung gemäß § 504 Absatz 2 HGB zwei SZR je Kilogramm des Bruttogewichts oder 666,67 SZR je Packstück oder „Einheit“, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Der vorstehende Haftungsrahmen entspricht dem der Hague-Visby-Rules, die sich regelmäßig in den Konnossementsbedingungen von Reedereien wiederfinden.
- » Ein Transportvertrag mit verschiedenartigen Transportmitteln ist in § 452 HGB geregelt.
- » Die Auffassung des OLG, wonach das „Verladen und das Entladen des Gutes (...) Bestandteil der frachtrechtlichen Pflichten des Frachtführers zur Beförderung und Ablieferung des Gutes“ sei, teilt Prof. Dr. Tobias Eckardt von der Universität Bremerhaven nicht. Er vertritt zu Recht die Auffassung, dass die CMR keine Regelungen dazu enthalte, wer für das Verladen und Entladen der Ware verantwortlich sei. Mangels entsprechender Regelungen in der CMR sei auf das jeweils anwendbare nationale Recht zurückzugreifen. Im vorliegenden Rechtsstreit seien dies die Regelungen des HGB. In § 412 Absatz 1 HGB bestimme der Gesetzgeber, dass der Absender für die Verladung und Entladung der Ware verantwortlich sei.
- » Demgegenüber habe der Frachtführer für die betriebssichere Verladung der Ware zu sorgen. Im Übrigen ist § 412 Absatz 1 HGB dispositiv, sodass die Transportparteien eine abweichende Vereinbarung über die Verantwortlichkeit für das Be- und Entladen treffen können.

eb

Haftungsrecht danach zu bestimmen, „welchem der hypothetisch geschlossenen Einzelverträge diese Phase typischerweise unterliege“. Darüber hinaus komme es darauf an, ob die Ver- oder Entladung der Ware zu den „fiktiven Pflichten“ des Frachtführers oder des Verfrachters zähle sowie in den Gewahrsamszeitraum des betreffenden Beförderers falle.

Ferner nahm das LG Bezug auf die Frage, wann bei einem multimodalen Transport die Seestrecke beendet sei, wenn die Ware zunächst mit dem Seeschiff und anschließend auf dem Landweg weiterbefördert werde. Nach Auffassung des LG sei die Seestrecke regelmäßig dann beendet, wenn die Verladung der Ware auf das Transportmittel, etwa auf einen Lkw, beginne. Wenn – wie hier – der Transport zunächst auf dem Landweg erfolge und die Ware anschließend mit dem Seeschiff befördert werde, ende der Landtransport regelmäßig dann, wenn mit der Entladung des Transportmittels begonnen werde.

Klarstellend ergänzte das Gericht, dass der Landtransport nicht bereits damit beendet sei, wenn der Lkw-Fahrer die Ware zur Entladung am Umschlagsterminal bereitstelle. Darüber hinaus präzisierte das Würzburger Gericht, dass die Seestrecke

erst dann beginne, wenn das Absetzen der Ladung auf dem Hafengelände, auf einem Beförderungstrailer oder auf dem Seeschiff erfolge. Dabei spiele es keine Rolle, ob der Landfrachtführer für die Entladung verantwortlich sei. Entscheidend sei vielmehr – in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) –, dass bei Schadensfällen, die beim Güterumschlag im Hafen eintreten, eine klare Trennung zwischen der Land- und der Seestrecke vorzunehmen sei.

Zudem führte das Erstgericht aus, dass die Prüfung der Ladung auf äußere Beschädigungen grundsätzlich nicht vor oder während der Entladung des Lastkraftwagens erfolge, sondern erst dann, wenn die Absetzung der Lkw-Ladung am Verschiffungsterminal erfolgt oder diese in ein Umschlagslager verbracht worden sei.

Mit seiner Berufung verfolgte der Beklagte das Ziel, dass die Haftungsbeschränkung nach Seerecht vom OLG Bamberg bestätigt werde. Dieser Auffassung folgte das OLG jedoch nicht. Das LG habe der Klage zu Recht stattgegeben. Der Schadensfall sei grundsätzlich dem Streckenabschnitt desjenigen Transportmittels zuzuordnen, das be- oder entladen werde. Einer Entscheidung darüber, ob der Warenumsschlag im Hafen den Bestimmungen des Land- oder Seefrachtrechts zuzuordnen sei, bedürfe es daher nicht.

Eckhard Boecker, Rechtsanwalt

Anzeige

NEU



TAB-SPELLE
GmbH & Co. KG

Service für Marine-, Schiffs- und Dieselmotoren

- Wartung & Service
- Reparatur- & Instandsetzungsarbeiten
- Inbetriebnahmen
- Komplette Revisionsarbeiten
- Lieferung von Austauschmotoren
- Ersatz- & Austauschteile



Südfelde 9 | 48480 Spelle
 Ansprechpartner: Patrik Oevermann +49 160 95720597
 p.oevermann@tab-spelle.de | www.tab-spelle.de