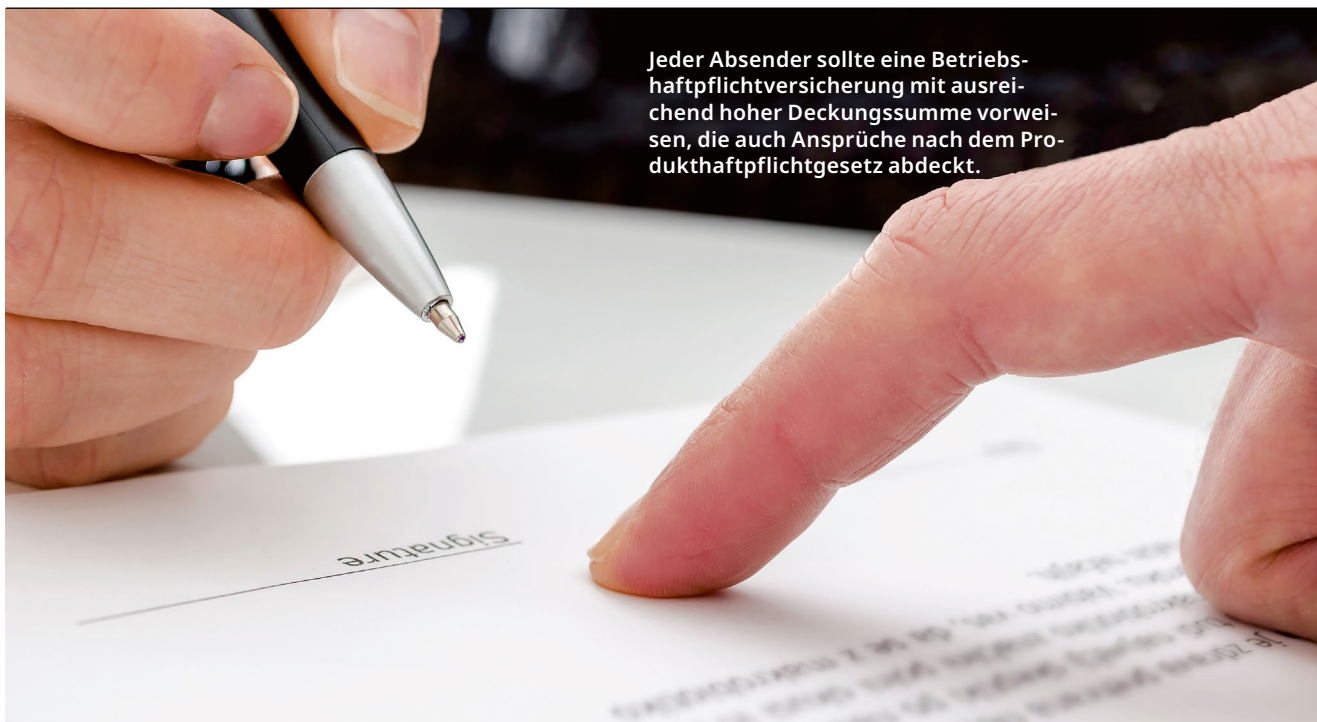




Gajus/stock.adobe.com

Eine Frage der Haftung

Der vorliegende Beitrag beleuchtet die Haftung des Güterabsenders gegenüber dem Vertragsfrachtführer, der gleichzeitig die Binnenschiffahrtsbeförderung nach deutschem Recht selbst durchführt, sowie gegenüber dem transportausführenden Frachtführer.

Die Haftung des Güterabsenders ist in Artikel 8 Absatz 1 des Budapester Übereinkommens über den Vertrag über die grenzüberschreitende Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (CMNI) geregelt. Danach haftet der Absender gemäß Buchstabe a), wenn er gegenüber dem Frachtführer fehlerhafte, unrichtige oder unvollständige „Angaben“ oder „Hinweise“ gemäß Artikel 6 Absatz 2 oder Artikel 7 Absatz 1 CMNI macht. „Angaben“ meint Daten und Informationen, die sich auf das Beförderungsgut beziehen. Nach Buchstabe b) haftet er, wenn der Absender Gefahrgut vor Übergabe an den Frachtführer nicht ordnungsgemäß nach den nationalen oder internationalen Regelwerken kennzeichnet oder etikettiert hat. Darüber hinaus haftet der Absender nach Buchstabe c), wenn er die Beförderungsbegleitpapiere fehlerhaft, unrichtig und/oder unvollständig an den Frachtführer übergibt.

Absender für die Güterverpackung verantwortlich

Nach Artikel 6 Absatz 3 CMNI ist der Absender auch für die Güterverpackung sowie die Verladung – zum Beispiel von Seecontainern auf ein Binnenschiff – verantwortlich. Demzufolge ist der Absender verpflichtet, das Gut, zum Beispiel verladen in einem Seecontainer, so zu übergeben, dass kein Schaden am Gut und am Binnenschiff selbst eintreten kann. Gemäß Artikel 6 Absatz 2 sowie Artikel 7 Absatz 1 CMNI ist ausdrücklich geregelt, dass die erforderlichen Angaben und Hinweise gegen-

über dem Frachtführer erfolgen müssen. Der Frachtführer ist gemäß Artikel 1 Nr. 2 CMNI derjenige, der den Transportvertrag mit dem Absender des Gutes schließt.

Die Haftung des Absenders ist nach Artikel 8 Absatz 1 verschuldensunabhängig ausgestaltet. Dies bedeutet, dass alle Aufwendungen und Schäden, die aus den Handlungen oder Unterlassungen des Absenders resultieren, von ihm gegenüber dem Vertragsfrachtführer oder dem transportausführenden Unterfrachtführer zu ersetzen sind. Dieses Haftungsprinzip bezeichnet man auch als strikte Haftung, weil im Schadensfall keine Verschuldensprüfung auf Seiten des Absenders erforderlich ist.

Der Güterabsender kann sich auch dann nicht erfolgreich entlasten, indem er nach Eintritt eines Schadensfalls argumentiert, dass seine Erfüllungsgehilfen, zum Beispiel externe Dienstleister, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Güterabsenders gehandelt haben. Denn nach Artikel 8 Absatz 2 haftet er für alle Handlungen und Unterlassungen der „Personen“, denen er sich bei der Erfüllung seiner Aufgaben und Pflichten gemäß den Artikeln 6 und 7 CMNI bedient. Voraussetzung ist, dass diese Personen in Ausführung ihrer dienstlichen Tätigkeiten handeln.

Die vorstehenden Ausführungen bleiben selbst dann unverändert, wenn der Frachtführer oder einer seiner Erfüllungsgehilfen, zum Beispiel seine Bediensteten, zur Obliegenheitsverletzung des Absenders beigetragen haben. Das bedeutet kon-

Anmerkungen:

- » Die Haftung des Absenders ist gemäß Artikel 8 Absatz 1 für fahrlässig verursachte Schäden uneingeschränkt, das heißt auch dann, wenn er mit dem Frachtführer die ADSp 2017 vertraglich vereinbart hat. Sollte der Binnenschiffer jedoch einen nationalen Transport im Auftrag des Absenders durchführen, so greift die Haftungsbeschränkung in Höhe von 200.000 Euro zugunsten des Absenders.
- » Der Haftungsmaßstab des Absenders ist strikt ausgestaltet, das heißt verschuldensunabhängig.
- » Der Absender haftet nach Artikel 8 Absatz 2 für Handlungen und Unterlassungen seiner Erfüllungsgehilfen, zum Beispiel einem Umschlagsterminal im Binnenhafen, wie für eigene fehlerhafte Handlungen und Versäumnisse. Das gilt beispielsweise für die Übermittlung unvollständiger oder falscher Informationen an den Frachtführer.
- » Die Haftung des Absenders ist im Falle eines Mitverschuldens am Schadensfall durch den Frachtführer gemildert. Die Höhe der Haftungsmilderung richtet sich nach dem Mitverschuldensanteil des Frachtführers am Schadensfall.
- » Sollte sich der Absender darauf berufen wollen, dass der Frachtführer am geltend gemachten Schaden mitverantwortlich ist oder diesen vollständig zu vertreten hat, so trägt er hierfür die volle Darlegungs- und Beweislast.
- » Jeder Absender sollte über eine Betriebshaftpflichtversicherung verfügen, die eine ausreichende Deckungssumme bietet und Deckung nach dem Produkthaftungsgesetz einschließt. Darüber hinaus ist ihm eine Warentransportversicherung zu empfehlen.
- » Vereinbarungen, mit denen Absender ihre Haftung gegenüber dem Frachtführer begrenzen oder ausschließen wollen, sind gemäß Artikel 25 CMNI von Anfang an nichtig. **eb**

kret: Eine verschuldensunabhängige Haftung des Absenders wandelt sich nicht nach Eintritt eines Schadensfalls in eine verschuldensabhängige Haftung um, selbst wenn der Frachtführer zum Schadenseintritt beigetragen hat. Allerdings bedeutet dies auch, dass der Absender nicht vollständig oder unter Umständen überhaupt nicht für den eingetretenen Schaden haftet, wenn der Frachtführer und/oder der transportausführende Frachtführer nachweislich ein teilweises oder vollständiges Verschulden am Schadensfall gemäß Artikel 8 Absatz 1 Satz 2 CMNI trifft.

Die Beweislast dafür, dass der Absender nur teilweise oder überhaupt nicht haftet, liegt bei ihm. Die CMNI regelt selbst keine explizite Haftung des Frachtführers nach der Rechtsfigur des Mitverschuldens. Nach dem Recht der Bundesrepublik Deutschland unterliegt der Geschädigte jedoch einer Schadensminderungspflicht, das heißt, er hat den entstandenen Schaden zu mindern. Diese Pflicht ergibt sich aus § 414 Absatz 2 Handelsgesetzbuch (HGB) sowie § 254 Absatz 2 Satz 1 („Mitverschulden“) Bürgerliches Gesetzbuch (BGB).

Wie bereits vorstehend ausgeführt, ist die Haftung des Absenders gegenüber dem Frachtführer sowie gegenüber dem ausführenden Frachtführer unbegrenzt. Daran ändert sich

auch nichts, wenn der Frachtführer mit dem Absender die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) in der aktuellen Fassung aus dem Jahre 2017 rechtswirksam vereinbart. Dieser Hinweis ist deshalb von Bedeutung, weil Artikel 29.1 ADSp eine Haftungsbeschränkung zugunsten des Absenders vorsieht. Danach begrenzt sich die Haftung des Absenders im Schadensfall auf 200.000 Euro je Ereignis.

Diese Haftungsbegrenzung des Auftraggebers greift jedoch nur für Schadensereignisse, die sich aus nationalen Transportgeschäften gemäß § 414 HGB ergeben. § 414 HGB findet somit nicht nur auf nationale Straßenbeförderungen, sondern auch auf Binnenschiffahrtstransporte Anwendung. Wenn ein Speditionsvertrag nach § 453 HGB geschlossen wurde, greift nach § 455 HGB ebenfalls ein verschuldensunabhängiger Schadens- und Aufwendungsersatz zugunsten des Absenders. Dies gilt außerdem im Falle einer großen Haverei gemäß § 588 HGB.

Die Ziffer 29.1 ADSp erwähnt Artikel 8 CMNI jedoch nicht. Dies hat zugunsten des Binnenschiffers beziehungsweise des transportausführenden Frachtführers einen guten Grund. Die CMNI ist nach Artikel 25 eine zwingende internationale Konvention. Das bedeutet, dass abweichende Vereinbarungen – weder mittels Allgemeiner Geschäftsbedingungen noch auf Grundlage individueller Vereinbarungen –, die der Absender zum Nachteil des anspruchsberechtigten Frachtführers trifft, nichtig sind.

Eckhard Boecker

Anzeige

STORM
We are Service!

#NACHHALTIGKEIT
#EMISSIONSMINDERUNG
#RESSOURCENSCHONUNG

- Service für Motoren und Getriebe
- Monitoring Services: STORM•EYE®
- Lieferung von Stufe 5-Motoren
- Ersatzteilservice

Besuchen Sie uns auf Stand K40

MARITIME INDUSTRY

August Storm GmbH & Co. KG
www.a-storm.com