

Transportrecht

Transportschaden – Haftungsumfang des Frachtführers

Das LG Hamburg hat am 16. November 2018 ein interessantes Urteil gesprochen (Az. 412 HKO 60/16):

Zunächst geht das Gericht auf die Erstattbarkeit von Aufwendungen zur Schadensminderung ein. Diese seien zwar grundsätzlich zu erstatten, jedoch müsse bei verschiedenen Möglichkeiten diejenige gewählt mit den erheblich besseren Erfolgsaussichten gewählt werden. Konkret hätte die Untersuchung, ob die von den Schockindikatoren registrierten Stösse zu Schäden geführt haben, vor Ort oder im Werk stattfinden können. Während eine Vor-Ort-Untersuchung lediglich dazu hätte dienen können, festzustellen, ob ein Schaden besteht oder nicht, wäre bei einer Untersuchung im Werk möglich, den hier aufgrund der Stärke der registrierten Stösse mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmenden Schaden sogleich zu reparieren. Die Untersuchung vor Ort hätte daher mit über 50%iger Wahrscheinlichkeit nicht zu einer Behebung des Schadens geführt, wäre also wahrscheinlich unnützlich und ist daher nicht zu erstatten.

Zutreffend würdigt das Gericht es als Beschädigung des Transportgutes, wenn es zwar physisch unbeschädigt abgeliefert wird, aber infolge einer Fehlbehandlung auf dem Transportweg seine Verkehrsfähigkeit/Verwendungsfähigkeit verliert, was hier infolge des Stosses, dessen Heftigkeit physische Funktionsbeeinträchtigungen nahelege, zu bejahen sei.

Von hohem Interesse sind die Ausführungen des Gerichts zum Haftungsumfang des Frachtführers, wenn der Transportauftrag einen Teil der Transportstrecke umfasst: mit LKW und Binnenschiff zum Seehafen unter Einschluss der Verladung auf das Seeschiff, der Seetransport jedoch nicht mehr Teil des Auftrags an diesen Frachtführer ist. Zu Recht führt das Gericht aus, die Pflicht, die Ware auf dem Seeschiff zu verstauen lasse es nicht zu, die Leistung als „Seetransport“ zu qualifizieren. Die Umfuhr im Hafen sei auf der Grundlage der bestehenden Rechtsprechung nur dann als Seetransport einzuordnen, wenn der umladende Frachtführer auch den Seetransport noch durchführe. Ebenso zu Recht ordnet das Gericht die Umfuhr nicht als eigenen Transportabschnitt ein. Auch einen Werkvertrag nimmt es nicht an: zutreffend bewertet es die Umfuhr nur als eine das einheitliche Vertragsverhältnis nicht entscheidend prägende Auftragsergänzung. Aus ebendiesem Grunde – Zurücktreten der Besonderheiten der Teilstrecke – wendet es § 452a HGB (Anwendung des Rechts der Teilstrecke bei bekanntem Schadensort) ebenfalls nicht an. Die Bewertung als Werkvertrag mit der Folge, dass keine Haftungsgrenzen bestehen, würde im Übrigen nach der vom Verfasser dieser Besprechung vertretenen Meinung in unerträglicher Weise der Systematik des Vertrages widersprechen, der von einer Haftungsbegrenzung geprägt ist. Das Gericht wendet deswegen die Grundsatz-Norm des deutschen Rechts für Multimodaltransporte, also § 452 HGB, an und gelangt so über § 425 HGB zu der Haftungsnorm des § 431 HGB, mit der Folge, dass sich der Haftungshöchstbetrag auf 8,33 Sonderziehungsrechte je Kilogramm Fracht beläuft.

Member of



Die Solothurner Handelskammer
stärkt die Solothurner Wirtschaft.

Swiss-Asian Chamber of Commerce
www.saccc.ch

swiss
BoardForum
sharing experience

CASCI
www.caschi.com

The Chartered
Institute of Logistics
and Transport

BVL⁷



Transportrecht

Juli 2019

Im Rahmen einer ausführlichen Beweiswürdigung untersucht das Gericht die von der Beklagtenseite aufgeworfene Frage der Beweiskraft und einer möglichen Manipulation der Aufzeichnungen der Schockindikatoren und kommt zutreffend zu dem Ergebnis, diesen vollen Beweiswert zuzuerkennen, so dass der Zeitpunkt des schädigenden Ereignisses genau dem betreffenden Transportabschnitt zugeordnet werden konnte. Ein Mitverschulden des Auftraggebers des Transports, da dieser keine Schnittstellenkontrolle durchgeführt habe, lehnt das Gericht ab: es liege sowohl im Interesse des Frachtführers des ersten Transportabschnitts als auch im Interesse des Verfrachters der Seefracht, klarzustellen, dass bei den ihnen obliegenden Transportabschnitten keine Schäden entstanden sind. Es hätte also diesen Parteien obliegen, eine Schnittstellenkontrolle durchzuführen. Der Frachtführer sei infolge Treu und Glauben (§ 242 BGB) daran gehindert, geltend zu machen, sein Auftraggeber müsse ihm misstrauen und von Fehlern des Frachtführers ausgehen, weshalb er eine Schnittstellenkontrolle durchzuführen habe, ansonsten er sich Mitverschulden vorwerfen lassen müsse. Im Gegenteil dürfe der Auftraggeber im Verhältnis zum Frachtführer davon ausgehen, dieser werde seine Arbeit korrekt erledigen. Ihm obliege daher zutreffend keine Schnittstellenkontrolle.

Der Volltext des Urteils kann aufgerufen werden über <http://www.rechtsprechung-hamburg.de>

Ass. iur. Thorsten Vogl

Associate

Member of



Die Solothurner Handelskammer
stärkt die Solothurner Wirtschaft.

Swiss-Asian Chamber of Commerce
Asian Business Councils - Global - Swiss - Asia
Asian Business Councils - Global - Swiss - Asia
Asian Business Councils - Global - Swiss - Asia

swiss
BoardForum
sharing experience

CASCI
ARAB CHAMBER OF COMMERCE AND INDUSTRY
الغرفة التجارية والصناعية العربية

The Chartered
Institute of Logistics
and Transport

BVL⁷

