

# Asien: Bahn haftet höher

## Hanjin-Pleite regt Spediteure zur Prüfung von Alternativen an

DVZ 11.10.2016

Von Frank Wilting und Erik Evtimov

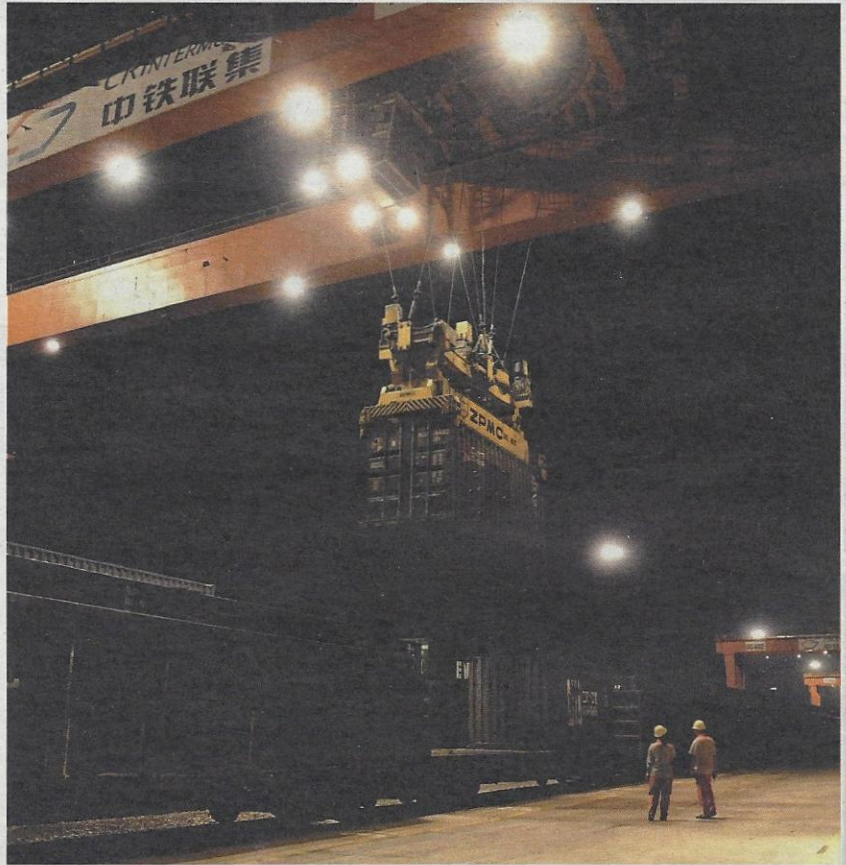
Was noch vor wenigen Jahren wie ein Abenteuer anmutete, ist inzwischen Realität: Regelmäßig verkehren heute Güterzüge mit Containern zwischen Westeuropa und Zentral-/Westchina. Spediteure suchen immer wieder nach günstigen und sicheren Transportvarianten. Diese Suche erfährt vor dem Hintergrund der Insolvenz der koreanischen Reederei Hanjin neuen Auftrieb.

11 000 km in gut 15 Tagen - das sind rechnerisch etwa 30 km/h, was sich nicht besonders flott anhört. Aber der Container benötigt damit von West- oder Zentralchina nach Deutschland nur etwa die halbe Zeit eines Seeschiffs. Zudem sind es von West-/Zentralchina aus bis zu einem chinesischen Hafen mehrere Tausend Kilometer Landverkehr im Vorlauf, bevor auf das Seeschiff verladen werden kann. Warum dann nicht gleich auf die Bahn? Deutlich günstiger als die Luftfracht und schneller als das Schiff entwickelt sich der Bahnverkehr zur Alternative für den Transport verschiedener Gütergruppen wie weiße Ware oder Automobilteile. Doch auf welche rechtlichen Voraussetzungen müssen sich Spediteure einstellen?

Es gibt grundsätzlich zwei Rechtssysteme: In Westeuropa gelten die „Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Gütern“ (Cim), in Osteuropa das „Abkommen über den internationalen Eisenbahngüterverkehr osteuropäischer Länder“ (SMGS). Beide Regelwerke sind inzwischen bis auf einige Punkte fast angeglichen. Seit 2010 gibt es auch schon den Cim/SMGS-Einheitsfrachtbrief. Der Anwendungsbereich wird immer weiter ausgedehnt.

Die Haftungsvoraussetzungen auf dem Cim- und dem SMGS-Streckenabschnitt der Bahn sind im Wesentlichen gleich, wenn auch im SMGS viel differenzierter geregelt. Gehaftet wird für gänzlichen oder teilweisen Verlust und für Beschädigung des Gutes sowie für die Überschreitung von Lieferfristen, solange sich das Gut in der Obhut der Bahn befindet.

Unterschiede gibt es vor allem bei der Haftungshöhe. Cim begrenzt die



Umschlag in Zhengzhou/China: Bei Verspätungen haftet die Bahn, das Schiff nicht.

Güterhaftung der Bahn auf 17 Sonderziehungsrechte (SZR) je Kilogramm, das sind gut 20 EUR. SMGS sieht hingegen den Wert des Gutes als Obergrenze an, was je nach Art des beförderten Gutes zu einer höheren Haftung der Bahn führt. Umgekehrt ist die Obergrenze für eine Verspätungshaftung nach Cim höher: Der vierfachen Fracht nach Cim steht eine abgestufte SMGS-Haftung bis maximal 30 Prozent der Fracht gegenüber.

### Bahnen klären Schäden selbst

Im Gegensatz dazu beläuft sich die Güterhaftung des Seeverfrachters nur auf 2 SZR pro kg oder 666,67 SZR pro Container und ist damit deutlich niedriger als auf dem Bahntransport, wobei das Seefrachtrecht grundsätzlich auch keine Haftung für Verspätungen kennt. Auch gibt es bei der Bahn keinen mit dem Seerecht vergleichbaren Haftungsausschluss für Feuer an Bord oder nautisches Verschulden.

Wenn es auf der Schienenreise des Containers zu Schäden, Verlusten oder Verspätungen kommt, wendet sich der deutsche Spediteur an die

von ihm beauftragte Bahn. Diese klärt mit den anderen am Transport beteiligten Bahnen Ursachen, Regress und Haftungsverteilung.

Der Spediteur sollte mit seiner Vertragsbahn die auf dem Transport bestehende Sicherheitslage besprechen, vor allem bei besonders diebstahlgefährdeten Gütern. So können Container Tür-gegen-Tür verladen werden, um einen Aufbruch unterwegs zu erschweren. Oder es können Kameraüberwachungen und GPS eingesetzt werden. Der Verloader wird in aller Regel Transportversicherungsschutz eindecken. Der Spediteur sollte mit seinem Verkehrshaftungsversicherer klären, ob seine Haftung ausreicht. (hec)

**Frank Wilting** ist Fachanwalt in Niederrhausen.

**Erik Evtimov** ist stellvertretender Generalsekretär des Internationalen Eisenbahntransportkomitees CIT, Bern.

Der ungekürzte Artikel: [www.dvz.de/hanjin](http://www.dvz.de/hanjin)