

„EINE REISE DES CONTAINERS DURCH DIE RECHTSLANDSCHAFT“

Internationalisierung und Containerisierung zählen zu den Megatrends des Transportmarktes. Rechts- und Haftungsfragen im internationalen Containertransport nehmen an Bedeutung zu. Das Recht des Multimodaltransports mit den Haftungen des Frachtführers bei bekanntem und unbekanntem Schadensort sowie Rechte und Pflichten von Absender und Empfänger werden kurz dargestellt.

Seit der Reform des deutschen Transportrechts 1998 gelten einheitliche Regeln für Straße, Schiene, Binnenschiff und Flugzeug. Es gibt seither auch eine gesetzliche Definition des Multimodaltransports: § 452 Handelsgesetzbuch verlangt einen einheitlichen Vertrag über den Transport von Gütern mit zumindest zwei verschiedenartigen Beförderungsmitteln; separat betrachtet müssen dann einzelne Teile der Gesamtstrecke verschiedenen Rechtsordnungen unterfallen. Das sind typischerweise grenzüberschreitende Transporte mit Umschlag z.B. Straße – Schiene oder Schiff – Straße, für deren Verkehrsträger unterschiedliche Rechtsordnungen greifen: Die CMR für LKW-Transporte, die CIM für die Schiene, das Budapester Übereinkommen (CMNI) für das Binnenschiff oder das Montrealer Übereinkommen (MÜ) für die Luftfracht.

In internationalen Rechtsvorschriften findet man zum Multimodaltransport wenig: Die CMR, das Recht des grenzüberschreitenden Straßentransports, regeln mit dem „Huckepackverkehr“ einen Sonderfall. Wird der mit dem Gut beladene LKW auf einer Teilstrecke mit einem anderen Verkehrsträger befördert, etwa auf der Bahn als „rollende Landstraße“, so bestimmt sich die Haftung des Straßenfrachtführers nach den Regeln dieses anderen Verkehrsträgers, wenn bewiesen ist, dass der Verlust oder die Beschädigung des Gutes oder eine Überschreitung der Lieferfrist nur auf jener Teilstrecke eingetreten sein kann. Das Luftfrachtrecht beansprucht seine Geltung auch für den Vor- und Nachlauf zum und vom Flughafen, wenn nicht feststeht, dass der Schaden am Gut eben dort und nicht während der eigentlichen Luftbeförderung eingetreten ist. Das Seehandelsrecht steht vor durchgreifenden Reformen, national wie international. Die Rotter-dam Rules, die nach Ratifizierung durch mind. 20 Staaten frühestens 2011 in Kraft treten können, sehen erstmalig eine Geltung „door-to-door“, also einschließlich des Vor- und Nachlaufs vor.

Angenommen, in einem Container befördertes Gut kommt auf einem Transport aus den USA via Hafen Hamburg nach Basel über Straße-Seeschiff-Bahn-Straße zu Schaden, und

es sei mit dem Spediteur deutsches Recht vereinbart. Wenn bekannt ist, in wessen Obhut der Schaden eintrat, gilt das für diesen Verkehrsträger anwendbare Teilstreckenrecht, wozu auch internationale Abkommen als Teil des deutschen Rechts zählen. Und hier gibt es beträchtliche Unterschiede in der Transportrechtslandschaft! Glück im Unglück hat der Absender, wenn der Schaden auf der Teilstrecke Bahn oder Luftfracht eintrat. CIM und MÜ halten eine Haftungsobergrenze von 17 Rechnungseinheiten (RE) je Kilogramm Rohgewicht (d.h. inkl. Verpackung) des Gutes bereit; das entspricht je nach gültigem Umrechnungsfaktor etwa 20 €. Die Straße sieht nach CMR nur knapp die Hälfte vor. Je nach Verkehrsträger können die gesetzlichen Haftungsausschlüsse und -einschränkungen bei sog. qualifiziertem Verschulden (Vorsatz oder Leichtfertigkeit mit Schädigungsbewusstsein) des Frachtführers oder seiner Hilfspersonen durchbrochen werden. Die Rückerstattung einer bereits gezahlten Fracht sehen im Schadensfall nur Straße und Schiene vor. Auch der Umschlag als Teil der Beförderung unterfällt dem Frachtrecht; welchem genau, ist nach der Rechtsprechung im Einzelfall abzugrenzen: Mit Umschlag auf den nächsten Verkehrsträger endet das Recht des vorangehenden. Der nach Entladung des Seeschiffes noch im Hafen verweilende Container unterliegt so lange dem Seerecht bis er „angefasst“ wird, um auf den LKW gestellt zu werden; ab dann gilt die CMR.

Wenn in unserem Beispiel der Schadensort unbekannt ist, gilt durchgängig das deutsche Transportrecht und damit einheitlich die Haftungsgrenze von 8,33 RE (rd. 10 €) je kg. Da diese bei höherwertigem Gut nicht ausreicht, muss eine Haftungserhöhung gegen Frachtzuschlag bzw. Versicherungsschutz nachgefragt werden.

Der Absender macht sich schadensersatzpflichtig, wenn er Anzeigepflichten zu Gefahrgut oder Verpackung- und Kennzeichnungspflichten verletzt, oder aber Begleitpapiere fehlerhaft ausstellt. Entsteht dem Frachtführer dadurch ein Schaden, haftet der Absender ohne Verschulden, allerdings nach HGB begrenzt auf 8,33 RE. Von essenzieller Bedeutung ist für den Empfänger die Beachtung der kurzen Untersuchungs-, Rüge- und Verjährungsfristen gegen den Frachtführer. Durch schriftliche Haftbarhaltung kann die Verjährung gehemmt werden. Solange der Bundesgerichtshof keine klärende Entscheidung gefällt hat, bedeutet das: Brief im Original mit Unterschrift!

www.anwaltskanzlei-wilting.de



Dr. Frank Wilting

Rechtsanwalt – Fachanwalt
✉ ra-wilting@t-online.de



Quelle: TX Logistik



Quelle: <http://www.orwellrivercruises.co.uk>