

Your World First

C/M/S/

Law . Tax



Christoph Zarth

ADSp 2017 – Haftung des Spediteurs

Institut für Seerecht und Seehandelsrecht

Forum Maritimes Wirtschaftsrecht

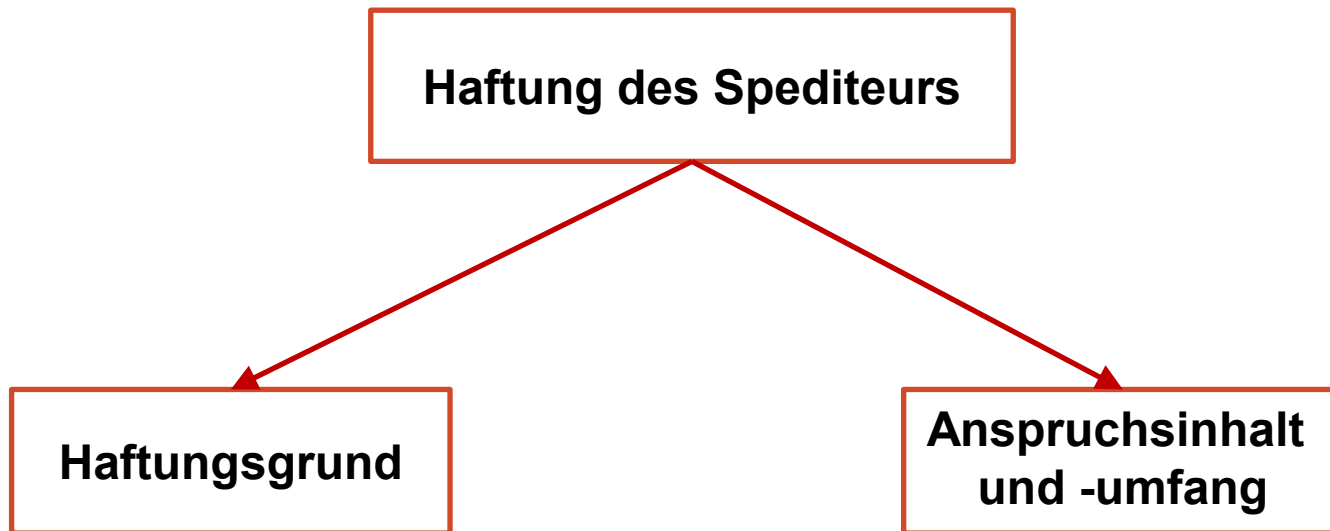
Hamburg, 12. Juni 2017



Universität Hamburg

DER FORSCHUNG | DER LEHRE | DER BILDUNG

ADSp 2017 – Haftung des Spediteurs



A. Haftungsgrund

- I. Grundsatz: Anwendung der "gesetzlichen Vorschriften".
- II. Sonderfall Multimodaltransport:
Welche "gesetzlichen Vorschriften" gelten?
- III. Vertragliche Regelungen zum Haftungsgrund?



Quelle: pexels.com - CC0 Lizenz

I. Anwendung der "gesetzlichen Vorschriften"

Ziffer 22.1 ADSp 2017

*Der Spediteur haftet für Schäden nach Maßgabe der **gesetzlichen Vorschriften**. [...]*

- So alle Fassungen der ADSp seit der Transportrechtsreform 1998.
- Davor: vertragliche Klausel zur Anspruchsgrundlage in § 51a ADSp a.F. (relevant bei "Verbotskunden").



Quelle: pexels.com - CC0 Lizenz

I. Anwendung der "gesetzlichen Vorschriften"

Geltung der "gesetzlichen Vorschriften" bedeutet:

- Vielzahl von speziellen Rechtsnormen, teilweise international harmonisiert,
- danach teils unterschiedliche Haftungstatbestände je nach Schadensart (Güterschaden; Güterfolgeschaden; Schaden aus Überschreitung der Lieferfrist; sonstige Vermögensschäden).



II. Sonderfall Multimodaltransport

- **Grundsatz (§ 452 HGB):**
Es gilt das **allgemeine Frachtrecht** (§§ 407 ff.).
- Bei **nachgewiesenem Schadensort** auf einer bestimmten **Teilstrecke** (§ 452a HGB):



Quelle: publicdomainpictures.net - CC0 Lizenz

*"bestimmt sich die Haftung des Frachtführers [für Güterschäden / Überschreitung der Lieferfrist] abweichend von [§§ 407 ff. HGB] nach den **Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären**".*

II. Sonderfall Multimodaltransport

Netzwerkprinzip / *network liability system*

"Different rules apply depending on the unimodal stage of transport during which loss, damage or delay occurs." (UNCTAD/SDTE/TLB/2003/1)

*"..., in a network system, **the liability of the MTO is primarily determined by the same rules as those of the sub-carriers** engaged by him to perform the different parts of the multimodal carriage ..."* (The IMLI Manual on International Maritime Law, Vol. II, Section 13.1.5.2)



Quelle: publicdomainpictures.net - CC0 Lizenz

II. Sonderfall Multimodaltransport

Was sind die "Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf [der] Teilstrecke anzuwenden wären"?

- "Für die Rechtsbeziehung zwischen Spediteur und Auftraggeber gilt deutsches Recht"? (Ziffer 30.1 ADSp 2017, Art. 3 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO)
- Objektiv bestimmte Rechtsordnung? (Art. 5 Abs. 1 S. 1 oder 2 Rom-I-VO)
- Vom BGH bisher offengelassen. (ausdrücklich BGH, I ZR 151/04; nicht angesprochen in BGH, I ZR 216/14; I ZR 128/15)

Oft irrelevant: Bei deutschem LSP und deutschem Kunden aber auch nach Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO deutsches Recht.)

→ Satz 2 anwenden?

II. Sonderfall Multimodaltransport

Festhalten am Netzwerkprinzip?

- § 452b Abs. 2 Nr. 1 HGB und **Ziffer 22.4 ADSp 2016**:
 - In AGB kann bestimmt werden, dass § 407 ff. HGB immer gelten, auch bei bekanntem Schadensort.
 - ADSp 2016 regeln für Multimodaltransport mit Seestrecke, dass einheitlich "*§§ 425 bis 439 HGB Anwendung*" finden.
- Folgen von Ziffer 22.4 ADSp 2016 :
 - Keine *package limitation*, **aber**:
 - Unbeschränkte Haftung für QV von Erfüllungsgehilfen auch auf See.
 - Bei Feuer, Kollision etc. auf See Ziffer 25 ADSp 2016 unwirksam.
 - Wg. fehlenden Verweises auf § 449 HGB möglicherweise selbst Haftungsbeschränkung auf 2 SZR / kg unwirksam.
- **In ADSp 2017 aufgegeben.** (§ 23.1.2 ADSp 2017) → für Spediteur sinnvoll, wegen (beschränkter) Harmonisierung.

II. Sonderfall Multimodaltransport

Altfälle vor 2016:

Ziffer 23.1.3 ADSp 2003

*Die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschaden) ist [...] der Höhe nach begrenzt [...] bei einem Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung, **abweichend von Ziffer 23.1.1. auf 2 SZR für jedes Kilogramm.***

- BGH, I ZR 128/15, Rn. 37 ff. → ADSp 2003 enthalten keine Vereinbarung im Sinne von § 452d Abs. 2 Nr. 1 HGB

III. Vertragliche Regelungen zum Haftungsgrund

Ziffer 22.1 ADSp 2017

*Der Spediteur haftet für Schäden nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften. Es **gelten jedoch die folgenden Regelungen**, soweit zwingende oder AGB-feste Rechtsvorschriften nichts anderes bestimmen.*

- Ziffer 25 ADSp 2017
- im Übrigen: Fehlanzeige (teils "AGB-feste" Regelungen, § 307 BGB)

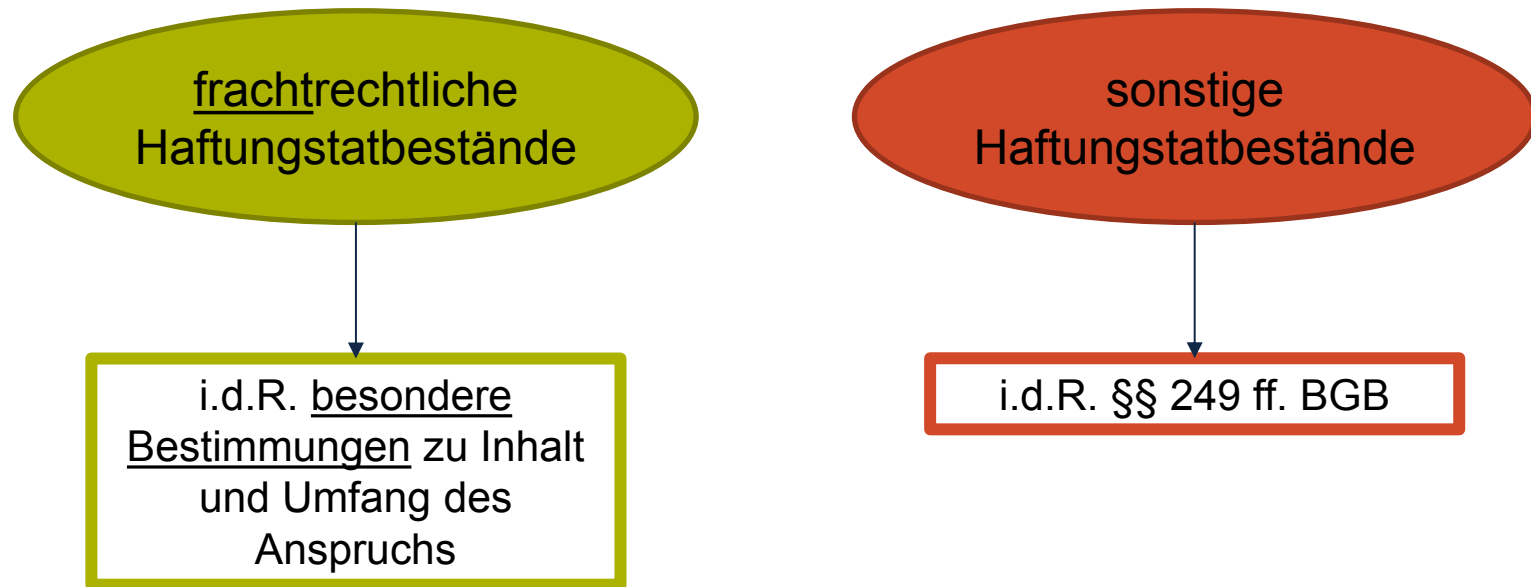
B. Anspruchsinhalt und -umfang

- I. Grundsatz: Anwendung der "gesetzlichen Vorschriften".
- II. Sonderregelungen in Ziffer 22 ADSp 2017
- III. Geltungsbereich dieser Regelungen

I. Anwendung der "gesetzlichen Vorschriften"

Ziffer 22.1 ADSp 2017

*Der Spediteur haftet für Schäden nach Maßgabe der **gesetzlichen Vorschriften**. [...]*



II. Sonderregelungen in Ziffer 22 ADSp 2017

- grs. entspr. ADSp 2003 (abw. Ziffern) und ADSp 2016.
- bei verfügbarer Lagerung: → **wertmäßige Saldierung bei Inventurdifferenzen** (Ziffer 22.3 ADSp 2017)
- **Ausdehnung des Wertersatzprinzips** (§§ 429, 430, 432 HGB) bei Güterschäden auf Ansprüche aus Normen jenseits des Frachtrechts (Ziffer 22.2 ADSp 2017)
- **unbeschränkte Haftung** beurteilt sich nach Ziffer 27.1 ADSp 2017, es schadet also **Kardinalpflichtverletzung** oder **grobe Fahrlässigkeit jedes Erfüllungsgehilfen** (anders 2003, 2016: nur leitende Angestellte)!
- weitere vertraglichen Haftungsbeschränkungen in Ziffern 23 f. ADSp 2017

III. Geltungsbereich der Klauseln der ADSp 2017

Gelten nur für **Verkehrsverträge**:

- Ziffern 22.2 / 22.3 (und 25) regeln Haftung des "Spediteurs".
- Ziffer "**1.13 Spediteur**: Die Rechtsperson, die mit dem Auftraggeber **einen Verkehrsvertrag abschließt**. Spediteure in diesem Sinne sind insbesondere [...]"
- (Zudem verweist Ziffer 22.2 auch auf Ziffer 23.3, wo wiederum der "Verkehrsvertrag" Tatbestandsmerkmal ist.)
- (vgl. auch Ziffer 2.1 zum Anwendungsbereich)

III. Geltungsbereich der Klauseln der ADSp 2017

ADSp 2017

1.14 Verkehrsverträge: Verträge des Spediteurs **über alle Arten von Tätigkeiten**, gleichgültig ob sie Speditions-, Fracht-, Seefracht-, Lager oder sonstige üblicherweise zum Speditions-gewerbe gehörende Geschäfte (z. B. Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag) betreffen.

Diese umfassen **auch** speditionsübliche logistische Leistungen, **wenn diese** mit der Beförderung oder Lagerung von Gütern in Zusammenhang stehen, insbesondere [...]

Ziffer 2.1 ADSp 2016 ("Anwendungsbereich")

Die ADSp 2016 gelten **für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer über alle Arten von Tätigkeiten**, gleichgültig ob [...]

III. Geltungsbereich der Klauseln der ADSp 2017

- Speditions- und Rollführversicherungsschein:
*Gegenstand dieser Versicherung sind **Verkehrsverträge**. Das sind Speditions-, Fracht- und Lagerverträge unter Einschluss der im Speditionsgewerbe üblichen Vereinbarungen [...] (Ziffer 1.1 SVS/RVS 1989)*
- Kern: "*üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte*" -
→ **gewerblich erbrachte speditionsübliche Leistung** (Bahnsen)





Law . Tax

Ihr kostenloser juristischer Online-Informationsdienst.

E-Mail-Abodienst für Fachartikel zu vielfältigen juristischen Themen.

cms-lawnow.com



Law . Tax

Ihre juristische Online-Bibliothek.

Profunde internationale Fachrecherche und juristisches Expertenwissen nach Maß.

eguides.cmslegal.com

Dieses Dokument stellt keine Rechtsberatung dar und verfolgt ausschließlich den Zweck, bestimmte Themen anzusprechen. Es erhebt keinen Anspruch auf Richtigkeit oder Vollständigkeit und die in ihm enthaltenen Informationen können eine individuelle Rechtsberatung nicht ersetzen. Sollten Sie weitere Fragen bezüglich der hier angesprochenen oder hinsichtlich anderer rechtlicher Themen haben, so wenden Sie sich bitte an Ihren Ansprechpartner bei CMS Hasche Sigle.

CMS Hasche Sigle ist eine der führenden wirtschaftsberatenden Anwaltssozialitäten. Mehr als 600 Anwälte sind in acht wichtigen Wirtschaftszentren Deutschlands sowie in Brüssel, Hongkong, Moskau, Peking, Shanghai und Teheran für unsere Mandanten tätig. CMS Hasche Sigle ist Mitglied der CMS Legal Services EEIG, einer europäischen wirtschaftlichen Interessenvereinigung zur Koordinierung von unabhängigen Anwaltssozialitäten. CMS EEIG ist nicht für Mandanten tätig. Derartige Leistungen werden ausschließlich von den Mitgliedssozialitäten in den jeweiligen Ländern erbracht. CMS EEIG und deren Mitgliedssozialitäten sind rechtlich eigenständige und unabhängige Einheiten. Keine dieser Einheiten ist dazu berechtigt, im Namen einer anderen Verpflichtungen einzugehen. CMS EEIG und die einzelnen Mitgliedssozialitäten haften jeweils ausschließlich für eigene Handlungen und Unterlassungen. Der Markenname „CMS“ und die Bezeichnung „Sozialität“ können sich auf einzelne oder alle Mitgliedssozialitäten oder deren Büros beziehen.

CMS-Standorte:

Aberdeen, Algier, Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Belgrad, Berlin, Bogotá, Bratislava, Bristol, Brüssel, Budapest, Bukarest, Casablanca, Dubai, Düsseldorf, Edinburgh, Frankfurt/Main, Genf, Glasgow, Hamburg, Hongkong, Istanbul, Kiew, Köln, Leipzig, Lima, Lissabon, Ljubljana, London, Luxemburg, Lyon, Madrid, Mailand, Maskat, Medellín, Mexiko-Stadt, Moskau, München, Paris, Peking, Podgorica, Prag, Rio de Janeiro, Rom, Santiago de Chile, Sarajevo, Sevilla, Shanghai, Sofia, Straßburg, Stuttgart, Teheran, Tirana, Utrecht, Warschau, Wien, Zagreb und Zürich.

CMS Hasche Sigle Partnerschaft von Rechtsanwälten und Steuerberatern mbB, Sitz: Berlin, (AG Charlottenburg, PR 316 B), Liste der Partner: s. Website.

cms.law