

Titel:

Multimodale Beförderung – Beschädigung des Gutes beim Umschlag

Normenkette:

HGB § 452 S. 1, S. 2, § 452a S. 1

Leitsatz:

Das Ein- und Ausladen eines Gutes ist grundsätzlich immer der Teilstrecke desjenigen Beförderungsmittels zuzuordnen, das be- bzw. entladen wird. Das Verladen und das Entladen des Gutes sind Bestandteil der frachtrechtlichen Pflichten des Frachtführers zu Beförderung und Ablieferung des Gutes. (Rn. 23) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Atlantic Navigator, Wärmetauscher, Multimodalbeförderung, multimodale Beförderung, Teilstrecke, Umschlag, Beschädigung, Verladung, Entladen, Verladen, Entladung, Beschädigung des Gutes, Seeteilstrecke, Zuordnung des Umschlags

Vorinstanz:

LG Würzburg, Urteil vom 16.06.2023 – 1 HK O 654/18

Rechtsmittelinstanz:

OLG Bamberg, Beschluss vom 12.03.2024 – 3 U 114/23

Fundstellen:

TranspR 2025, 17

RdTW 2024, 386

LSK 2024, 21358

Tenor

1. Der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Würzburg vom 16.06.2023, Az. 1 HK O 654/18, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen und den Streitwert für das Berufungsverfahren auf 99.338,05 € festzusetzen.

2. Hierzu besteht Gelegenheit zur Stellungnahme bis längstens 26.02.2024.

Entscheidungsgründe

I.

1

1. Die Klagepartei macht aus übergegangenem Recht Schadensersatzansprüche wegen eines Transportschadens geltend.

2

Das Unternehmen R hatte die Beklagte am 15.05.2016 unter anderem mit dem Transport von zwei Wärmetauschern von ihrem Sitz zum Endempfänger in den USA beauftragt. Die Verschiffung sollte ab Hafen A. erfolgen. Die Beklagte beauftragte wiederum die L mit dem Umschlag und der Verladung im Hafen von .. Tatsächlich durchgeführt wurden die Arbeiten von der Streithelferin dieses Verfahrens, der Z. Das Sachfrachtgut sollte auf das Seeschiff „Atlantic Navigator“ verladen werden. Das Unternehmen K hatte der Beklagten Verladeanweisungen erteilt, unter anderem einen Hinweis auf die Notwendigkeit einer Traverse (Anlage K 3). Im Zuge des Entladens des ersten Wärmetauschers vom anliefernden Tieflader kam es am 20.12.2016 beim Anheben des Ladeguts auf dem Terminalgelände in A. zu einem Sturz und zu Beschädigungen am Wärmetauschelement.

3

Die Klagepartei vertrat die Rechtsauffassung, auf den Schadensvorfall sei das Haftungsregime des Landfrachtrechts anwendbar.

4

Die Klagepartei hat in erster Instanz beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 195.588,05 € nebst Zinsen hieraus in Höhe von 8 Prozent p.a. seit 16.12.2017 zu bezahlen.

5

Die Beklagte hat in erster Instanz beantragt,

die Klage abzuweisen.

6

Die Beklagte vertrat die Rechtsauffassung, auf den Schadensvorfall sei das Haftungsregime des Seefrachtrechts anwendbar.

7

Wegen des Sach- und Streitstands in erster Instanz im Übrigen wird auf die Feststellungen im angegriffenen Ersturteil Bezug genommen (§ 522 Abs. 2 Satz 4 ZPO).

8

2. Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Zur Begründung führte das Erstgericht - soweit für das Berufungsverfahren von Interesse - aus, der Klagepartei stehe gegen die Beklagte ein Anspruch auf Ersatz des entstandenen Schadens in Höhe von 195.588,05 € aus Art. 17 Abs. 1, 3, 29 CMR; §§ 67 Abs. 1 VVG, 398 BGB zu. Es sei Landfrachtrecht (CMR) anzuwenden.

9

Werde die Beförderung eines Gutes aufgrund eines einheitlichen Frachtvertrages mit verschiedenenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt (Multimodaltransport), und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so seien auf den Vertrag nach § 452 S.1 HGB die Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nicht anderes bestimmten. Dies gelte nach § 452 S. 2 HGB auch dann, wenn - wie im Streitfall - ein Teil der Beförderung über See durchgeführt werde. Stehe bei einem multimodalen Transport fest, dass der Schaden auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten sei, so bestimme sich die Haftung des Spediteurs gem. § 452a S. 1 HGB nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären. Der Schadensort auf dem Terminalgelände im Hafen von A. sei unstrittig. Im Zuge des Entladens des Wärmetauschers vom anliefernden Lkw sei es zu einem Sturz gekommen.

10

Trete bei einem Vertrag über einen multimodalen Transport der Schaden nicht während der Beförderung, sondern während einer beförderungsnahen Leistungsphase ein, sei für die Haftung darauf abzustellen, welchem der hypothetisch geschlossenen Einzelverträge diese Phase typischerweise unterfalle. Werde die Schadensursache während der Verladung oder Entladung eines auf dem Landweg und Seeweg zu befördernden Guts gesetzt, komme es darauf an, ob die Verladung oder Entladung zu den fiktiven Pflichten des Frachtführers oder des Verfrachters gehöre und in den Zeitraum der Obhut des betreffenden Transporteurs über das Gut falle (BGH, Urteil vom 01.12.2016, I ZR 128/15, NJOZ 2017, 938). Der Bundesgerichtshof und die h.M. in der Literatur gingen davon aus, dass der Umschlag im Hafengelände grundsätzlich nicht als eigene Teilstrecke qualifiziert werde.

11

Beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Seeweg und sodann auf dem Landweg zu befördernden Gutes ende die Seestrecke regelmäßig erst mit dem Beginn der Verladung des Guts auf das Transportmittel, mit dem es aus dem Hafen entfernt und der Landtransport durchgeführt werden solle (BGH aaO.). Beim multimodalen Transport eines zunächst auf dem Landweg und sodann auf dem Seeweg zu befördernden Gutes ende die Landstrecke regelmäßig erst mit der Entladung des Lkw im Hafengelände und nicht schon mit der Bereitstellung des Lkw zur Entladung. Die Seeteilstrecke beginne damit erst mit dem

Absetzen des Gutes, entweder im Hafengelände, auf einem Transporttrailer oder im Schiff. Entscheidend sei nicht, ob der Landfrachtführer zum Entladen verpflichtet gewesen sei, sondern, dass in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs im Rahmen solcher Vorfälle im Hafengelände beim Umschlag der Güter eine klare Abgrenzung der See- und Landteilstrecken erfolge. Ebenso wie beim spiegelbildlichen Vorgang des Umschlags von einem Seeschiff auf einen Lkw sei auch hier beim Entladen aus dem Lkw zur Vorbereitung der Beladung des Seeschiffs das Entladen aus dem Lkw als engere Verbindung zur Landstrecke anzusehen. Ebenso erfolge regelmäßig die Kontrolle des Frachtguts nicht schon vor oder beim Ausladen aus dem Lkw, sondern zu dem Zeitpunkt, zu dem das Frachtgut auf dem Terminal abgesetzt oder in das Umschlaglager übernommen werde. Es sei sachgerecht, beim multimodalen Transport einer zunächst auf dem Landweg und dann auf dem Seeweg zu befördernden Güter die Seeteilstrecke erst mit dem Absetzen des Guts, entweder im Hafengelände, auf einem Transporttrailer oder im Schiff, beginnen zu lassen. Diese Rechtsauffassung habe der Bundesgerichtshof gebilligt.

12

3. Gegen das vorgenannte Endurteil wendet sich die Berufung der Beklagten, mit der sie unter Wiederholung ihres erstinstanzlichen Vorbringens ihre erstinstanzlich gestellten Sachanträge in der Berufungsinstanz in beschränktem Umfang mit dem Ziel einer Haftungsbeschränkung nach Seefrachtrecht weiterverfolgt.

13

Die Berufung macht geltend, das Erstgericht habe den Sachverhalt rechtsfehlerhaft dem Regime des Landfrachtrechts unterstellt. Werde die Verlustursache während der Verladung oder Entladung eines auf dem Landweg und Seeweg zu befördernden Gutes gesetzt, komme es nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs darauf an, ob die Verladung oder Entladung zu den fiktiven Pflichten des Frachtführers oder des Verfrachters gehöre und in den Zeitpunkt der Obhut des betreffenden Transporteurs über das Gut falle (BGH aaO. Rn. 30). Im dortigen Fall sei mit der Entladung des Containers die Landstrecke natürlich beendet gewesen. Auf die Differenzierung, wer zu be- und zu entladen habe, sei es in der Entscheidung des Bundesgerichtshofs nicht angekommen. Im Streitfall sei die Beklagte nicht entladepflichtig gewesen. Der Landtransport sei mit Ankunft der Tieflader auf dem Hafengelände und mit der entsprechenden Bereitstellung des Gutes zur Entladung beendet gewesen. Da der Warenumschlag im Bereich des Hafenterminals – wozu vorliegend auch die Entladung zähle –, typischerweise dem Seetransport zuzurechnen sei, habe Seehandelsrecht zur Anwendung zu gelangen. Der Landfrachtführer sei hier weder nach dem Gesetz noch nach den vertraglichen Vereinbarungen zur Entladung verpflichtet gewesen.

14

Die Teilstrecke Landfrachtrecht habe mit der Ablieferung, d.h. mit der Entladebereitschaft geendet, nicht erst mit der Entladung selbst. Wenn der im Hafen anliefernde Landfrachtführer nicht zur Entladung verpflichtet sei, sei es willkürlich, die Entladung gleichwohl seiner Risikosphäre zuzuordnen. Dies gelte insbesondere vor dem Hintergrund der Usancen im Hafen A.. Das Hafenumschlagsunternehmen sei dem Seehandelsrecht zuzuordnen.

15

Wegen des Vorbringens der Beklagtenpartei im Berufungsverfahren im Übrigen wird auf die Berufungsbegründung vom 15.09.2023 Bezug genommen.

16

Die Beklagtenpartei beantragt im Berufungsverfahren,

das angefochtene Urteil des Landgerichts Würzburg vom 16. Juni 2023 – 1 HK O 654/18 – aufzuheben, soweit es über den Gegenwert von 77.000,00 Sonderziehungsrechten hinausgeht, und insoweit die Klage abzuweisen.

17

Die Klagepartei beantragt,

die Berufung zurückzuweisen.

18

Die Klagepartei verteidigt das erstinstanzliche Urteil. Sie bringt vor, die schadensrelevante Ursache sei nicht erst die Entladung im Terminal, die gesetzte Ursache liege vielmehr im Versäumnis der Beklagten, den mit der Entladung Beauftragten die dezidierten Verladeanweisungen weiterzureichen und ihre Einhaltung zu kontrollieren. Diese Pflicht bestehe spätestens dann, wenn der anliefernde Lkw zur Entladung bereitgestellt werde, sie sei damit Teil der einer Entladung vorangehenden Teilstrecke, also dem Landfrachtrecht zuzuordnen. Im Übrigen habe das Landgericht zutreffend die Rechtsauffassung vertreten, dass die Entladung aus dem Lkw die engste Beziehung zum Landtransport und keine Beziehung zum Seetransport aufweise. Anders möge dies – nicht im Streitfall - dann sein, wenn am Terminal ohne Zwischenlagerung ein direkter Umschlag vom anliefernden Lkw auf das Seeschiff erfolge. Zwar gehöre es nicht zu den originären Pflichten eines Landfrachtführers, das transportierte Gut am Empfangsgut zu entladen, es gehöre aber auch nicht zu den originären Pflichten des Seefrachtführers (Verfrachters), das Gut vom anliefernden Lkw zu entladen. Daran ändere auch die Einschaltung eines Terminals nichts, zumal dieser in A. nach Kenntnis der Klägerin nicht etwa von der Reederei des für den Seetransport vorgesehenen Schiffes beauftragt worden sei, sondern durch die Beklagte. Die Reederei sei von der Beklagten gesondert beauftragt worden. Hilfsweise macht die Klagepartei geltend, die Haftungsbeschränkung sei im vorliegenden Fall aufgrund qualifizierten Verschuldens der Beklagten wegen schwerer Organisationsmängel nicht anzuwenden.

19

Wegen des Vorbringens der Beklagten im Berufungsverfahren im Übrigen wird auf die Berufungserwiderung vom 12.10.2023 Bezug genommen.

II.

20

Nach der einstimmigen Auffassung des Senats ist die Berufung offensichtlich unbegründet, so dass das Rechtsmittel keine hinreichende Erfolgsaussicht im Sinn des § 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 ZPO bietet. Das Landgericht hat der Klage zu Recht entsprochen. Das angefochtene Urteil beruht weder auf einer Rechtsverletzung, noch rechtfertigen die nach § 529 ZPO zugrunde zu legenden Tatsachen eine andere Entscheidung des Berufungsgerichts. Der Senat nimmt daher zunächst auf die zutreffenden Feststellungen im Ersturteil Bezug, die durch das Berufungsvorbringen auch nicht entkräftet werden.

21

Das Berufungsvorbringen veranlasst allein die folgenden Ausführungen:

22

1. Es bedarf vorliegend keiner Entscheidung durch den Senat, ob der Umschlag im Hafen dem Seefrachtrecht oder dem Landfrachtrecht zu unterstellen ist (vgl. dazu BGH, Urteil vom 01.12.2016, I ZR 128/15, NJOZ 2017, 938 Rn. 31, 33 zur Lagerung eines mit Gütern bestückten Containers am Hafenterminal, da die Lagerung oder Umlagerung eines Gutes im Hafengelände für einen Seetransport mit oder in Containern typisch sei und daher eine enge Verbindung zur Seestrecke aufweise; so auch BGH, Urteil vom 03.11.2005, I ZR 325/02, NJW-RR 2006, 616 (617) Rn. 16 zum Warenumschlag im Hafen).

23

2. Das Ein- und Ausladen eines Gutes, im dessen Rahmen hier unstreitig der Schaden entstanden ist, ist als Annex zur vorhergehenden oder zur anschließenden Beförderung anzusehen und deshalb rechtlich dieser zuzuordnen (Münchener Kommentar zum HGB – Herber/Pötschke, [5], § 452 HGB Rn. 24). Es ist grundsätzlich immer der Teilstrecke desjenigen Beförderungsmittels zuzuordnen, das be- bzw. entladen wird (Koller, Transportrecht, [11], § 452 HGB Rn. 15e unter Hinweis auf BGH, Urteil vom 03.11.2005, NJW-RR 2006, 616 (617) Rn. 14; Urteil vom 18.10.2007, I ZR 138/04 NJW-RR 2008, 549 (550) Rn. 21). Das Verladen und das Entladen des Gutes sind Bestandteil der frachtrechtlichen Pflichten des Frachtführers zu Beförderung und Ablieferung des Gutes (BeckOGKRamming, [Stand: 15.05.2022], § 452 HGB Rn. 274). Davon ging auch das Oberlandesgericht München aus (Urteil vom 21.05.2015, 14 U 2748/14, BeckRS 2015, 117883 Rn. 18: „Vorliegend war der Container von jenem Trailer, mit dem der Transport von B. nach H. durchgeführt worden war, bereits entladen worden. Damit war der Landtransport beendet.“), dessen Rechtsauffassung vom Bundesgerichtshof (Urteil vom 01.12.2016, I ZR 128/15, NJOZ 2017, 938 Rn. 32) ausdrücklich nicht beanstandet wurde.

24

3. Im Übrigen verkennt die Beklagtenpartei bei ihrer Differenzierung zwischen der Pflicht zur Entladung des Frachtgutes und einer bloßen Pflicht zur Entladebereitschaft, dass es im vorliegenden Fall nicht um die Pflichtenabgrenzung zwischen dem Transportunternehmen und dem Umschlagsunternehmen im Hafen, sondern um die wertungsmäßige Abgrenzung zwischen Landstrecke und Seestrecke im Rahmen eines Multimodalvertrages geht.

25

Unter Berücksichtigung dieser Rechtsgrundsätze ist die Entladung im vorliegenden Fall, wovon das Erstgericht zutreffend ausgegangen ist, dem Landfrachtrecht zuzuordnen.

26

Aus diesen wesentlichen Gründen hat die Berufung keine Aussicht auf Erfolg.

III.

27

1. Die Berufungsangriffe erfordern keine Erörterung in mündlicher Verhandlung (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 4 ZPO).

28

2. Die Voraussetzungen für eine Zulassung der Revision liegen nicht vor (§ 522 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 3 ZPO).

29

3. Der Senat regt daher – unbeschadet der Möglichkeit zur verfahrensbezogenen Stellungnahme - die kostengünstigere Rücknahme der aussichtslosen Berufung an, die zwei Gerichtsgebühren spart (vgl. Nr. 1220, 1222 Kostenverzeichnis GKG).

30

4. Der Senat beabsichtigt, den Streitwert für das Berufungsverfahren auf € 99.338,05 € festzusetzen (§§ 2 – 5 ZPO i.V.m. §§ 40, 43 Abs. 1, 47 Abs. 1, 48 Abs. 1 Satz 1 GKG).