

Die ADSp im Verhältnis zu anderen Bedingungswerken (IVTB, DTLB etc.)

1. Mannheimer Transportrechtstag, 24.06.2016

I. Die letztjährig neu entstandene Situation

zentrale derzeitige Bedingungswerke:

allgemein:

- ADSp (2003 bzw. 2016)
- DTLB
- VBGL

speziell binnenschifffahrtsbezogen:

- IVTB (Stand: 2010)
- Europ. Schubbedingungen (Stand: Frühjahr 2015)

II. Begünstigung der früheren ADSp

Bis zur Transportrechtsreform 1998:

ständige Rechtsprechung des BGH:

Im kaufmännischen Geschäftsverkehr können die ADSp „auch ohne Abrede als fertig bereitliegende Rechtsordnung kraft stillschweigender Unterwerfung“ Anwendung finden.

Nach der Transportrechtsreform:

zwischen den Instanzgerichten zunächst umstritten (bejahend etwa OLG Brandenburg, TranspR 2001, 474, 476; LG Passau, TranspR 2001, 269; verneinend LG Memmingen, TranspR 2002, 82, 83).

BGH-Urteil vom 23.01.2004 (BGHZ 153, 308 ff.) sodann:

Stillschweigende Einbeziehung scheitert im Hinblick auf die zum 01.07.1998 in Kraft getretene Regelung des § 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB, da die ADSp eine dem AGB-Verwender günstigere Limitierung des Ersatzbetrages vorsehen als die gesetzliche Regelung des § 431 Abs. 1, 2 HGB. Bei stillschweigender Einbeziehung fehle es an der von § 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB geforderten besonderen Hervorhebung dieser Regelung in drucktechnisch deutlicher Gestaltung.

Seehandelsrechtsreform mit Wirkung zum 25.04.2013:

→ Änderung auch einer Reihe landfrachtrechtlicher Bestimmungen,
u.a. § 449 HGB

Statt zuvor:

„Die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes kann [...] durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegt **und in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben ist** oder [...]

heißt es jetzt:

„... kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auch durch vorformulierte Vertragsbedingungen auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag

zwischen 2 und 40 Rechnungseinheiten liegt **und der Verwender der vorformulierten Vertragsbedingungen seinen Vertragspartner in geeigneter Weise darauf hinweist, dass diese einen anderen als den gesetzlich vorgesehenen Betrag vorsehen, oder**

[...]

→ stillschweigende Unterwerfung damit wieder (leichter) möglich?

Leider nein! (Zumindest heute...)

Möglichkeit stillschweigender Unterwerfung u.a. damit begründet, daß

„es sich bei den ADSp um eine fertig bereitliegende Rechtsordnung handele, **die von den großen Verbänden der Marktbeteiligten ausgehandelt** worden und deren Verwendung allgemein üblich und bekannt sei“ (vgl. nur BGHZ 96, 136, 138; BGH NJW 1985, 2411, 2412; OLG Brandenburg, TranspR 2001, 474 ff.).

→ Privilegierung wegen konsensualer Erarbeitung (von Ebene der inhaltlichen [AGB-] Kontrolle auf Einbeziehungsebene rückwirkende Ausgewogenheitsvermutung“)

(Vorläufige?) Beendigung dieses Konsensualmodells im vergangenen Herbst und Entstehen eines Standard-Konkurrenzverhältnisses verschiedener AGB-Werke (ADSp, DTLB...)

III. Praktische Schwierigkeiten und Verwerfungen – Beispiele

Ausgangsfall, 1. Teil:

Der Gewerbetreibende A will Spediteur S beauftragen, die Versendung einer Ladung Kohle von Duisburg nach Mannheim zu besorgen. S überlegt, ob er den Auftrag auf Basis der neuen ADSp (2016) oder aber der DTLB annimmt.

ADSp (2016) erfassen den Vorgang ohne weiteres:

- 2.1 Die ADSp 2016 gelten für alle Verkehrsverträge des Spediteurs als Auftragnehmer über alle Arten von Tätigkeiten, gleichgültig ob sie Speditions-, (See-)Fracht-, Lager- oder sonstige üblicherweise zum Speditionsgewerbe gehörende Geschäfte (z.B. Zollabwicklung, Sendungsverfolgung, Umschlag) betreffen.
- Ausschluß nach Ziff. 2.3 oder 2.4 liegt nicht vor.

DTLB hingegen:

„1.3.1. Die DTLB gelten für DTLB-Verträge.“

DTLB-Vertrag? → Begriffsbestimmung (Ziff. 1.1):

DTLB-Vertrag: Jeder zwischen dem Auftraggeber und Auftragnehmer abgeschlossene Fracht- oder Lagervertrag, in dem die DTLB mit vereinbart worden sind.

Heißt: Die DTLB erfassen Spediteursleistungen grundsätzlich allenfalls insoweit, als das Speditionsrecht seinerseits in Frachtrecht verweist

(Selbsteintritt, Fixkosten- und Sammelladungsspedition; §§ 458 – 460 HGB).

→ Anwendungsbereich der ADSp 2016 deutlich weiter als derjenige der DTLB

(maßgebliche Unterschiede weiter auch etwa bei: Lagerung von Umzugsgut, Sondertransporten, speditiionsüblichen Zusatzleistungen)

Was passiert, wenn im Beispielsfall S sich gleichwohl für die DTLB entscheidet?

→ Möglichkeit entsprechender Anwendung der Bedingungen auf einen von ihnen an sich nicht erfaßten Fall?

- Frühere Rechtsprechung zu den ADSp:

Haben die Parteien eines Transportvertrages ihr Vertragsverhältnis stillschweigend den ADSp unterstellt, so kommen die ADSp selbst dann zum Tragen, wenn der vom Spediteur beauftragte Subunternehmer nicht zu dem Kreis der Spediteure im Sinne der ADSp zählt (OLG München, VersR 1993, 1382 f.).

- Verbleibendes Problem aber jedenfalls:

Da die DTLB auf den Spediteur nicht blicken, enthalten sie in vielem keine „passenden“ Regelungen, selbst wenn man sie analog heranzieht.

Ausgangsfall, 2. Teil:

S übernimmt zu fixen Kosten den ihm von A angetragenen Auftrag auf Basis der ADSp 2016 und betraut mit dem konkreten Transport Frachtführer F, der seine Frachtaufträge mit dem Binnenschiff abwickelt.

Variante 1: „Parallel“ zu S legt auch F seiner Tätigkeit die ADSp 2016 zugrunde.

Obwohl „nur einfacher“ Frachtführer, hat F selbstverständlich die Möglichkeit, auch seinerseits auf Basis der ADSp 2016 zu arbeiten:

Zwar umschreibt Ziff. 2.1 den Anwendungsbereich der ADSp anhand des Begriffs des Speditionsgewerbes. Die Vorschrift knüpft nicht an den gesetzlichen Tatbestand des Speditionsvertrages (§ 453 HGB) an, sondern an den Begriff des Spediteurs im berufsständischen Sinne. Auch Frachtverträge sind entsprechend Verkehrsverträge i.S.d. ADSp (siehe nur Münchener Kommentar HGB/Bahnsen, 3. Aufl. 2014, Vorbem. ADSp Rn. 29, 31).

Variante 2: F arbeitet auf Grundlage der IVTB.

- Art. 16 Abs. 1: Ist die CMNI nicht anwendbar, gelten die Haftungsregelungen des gemäß § 27 IVTB anwendbaren nationalen Rechts.
- Hier: rein innerstaatlicher Transport unter Anwendbarkeit deutschen Rechts, sofern F seinen Geschäftssitz in Deutschland hat.
- Art. 17 Abs. 1 und 2 beschränken die Haftung des F wie folgt:
 - Soweit nicht die CMNI anwendbar ist, bestimmt sich die Ersatzleistung des Frachtführers bei Verlust oder Beschädigung der Güter sowie bei Verspätungsschäden und Vermögensschäden nach dem jeweilig auf den Frachtvertrag anwendbaren internationalen oder nationalen Recht, soweit nicht hiervon abweichende Vereinbarungen im Rahmen der gesetzlich zulässigen Dispositionsbefugnis getroffen werden.
 - Falls nach nationalem Recht nicht eine niedrigere Haftungsbeschränkung greift, wird die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes auf zwei Rechnungseinheiten pro kg begrenzt.

→ 2 SZR/kg bilden im deutschen Recht die untere Grenze des AGB-vertraglichen Haftungskorridors (§ 449 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB)

→ Bei wirksamer Vereinbarung der IVTB haftet F gegenüber dem S mit diesem Betrag.

Folgeüberlegung:

Mit welchem Betrag haftet S seinerseits dem A, wenn es im Transportverlauf zu einem Güterschaden kommt?

Als Fixkostenspediteur hat S gegenüber A „hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers“ (§ 459 Satz 1 HGB).

→ Die Haftung des S gegenüber A richtet sich insoweit nach §§ 425 ff. HGB und den von S wirksam zugrundegelegten Geschäftsbedingungen (ADSp 2016).

Diese beschränken die Haftung des S gegenüber A zunächst wie folgt (Ziff. 23.1):

„Die Haftung des Spediteurs für Güterschäden gemäß § 431 Abs. 1, 2 und 4 HGB ist mit Ausnahme von Schäden aus reinen Seebeförderungen und verfükten Lagerungen der Höhe nach wie folgt begrenzt:

23.1.1

auf 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Spediteur

a. Frachtführer im Sinne von § 407 HGB,

b. Spediteur im Selbsteintritt, Fixkosten- oder Sammelladungsspediteur im Sinne von §§ 458 bis 460 HGB oder

c. Obhutsspediteur im Sinne von § 461 Abs. 1 HGB

ist;

23.1.2

auf 2 statt 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Auftraggeber mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung nach Ziffer 22.4 geschlossen hat.“

→ Haftung des S hier mit 8,33 SZR/kg;

die über 2 SZR/kg hinausgehende Summe (6,33 SZR/kg) bleibt an ihm „hängen“.

Zu beachten: verbleibende Möglichkeit der Inanspruchnahme des F als ausführender Frachtführer durch A

Insoweit haftet F „als wäre er der (sc. Haupt-)Frachtführer“ (§ 437 Abs. 1 Satz 1 HGB).

Auf die im Verhältnis zwischen S zu A vereinbarten ADSp kann er sich berufen:

„Der ausführende Frachtführer kann alle Einwendungen und Einreden geltend machen, die dem Frachtführer aus dem Frachtvertrag zustehen“ (§ 437 Abs. 2 HGB),

was allerdings konkret nichts nützt, da diese parallel zur gesetzlichen Regelung zu einer Haftung mit 8,33 SZZ/kg führen.

Die Vereinbarung einer Haftung mit lediglich 2 SZR/kg (IVTB) ist im Verhältnis des ausführenden Frachtführers (F) zum Absender (A) im Rahmen des § 437 HGB bedeutungslos.

→ „Verlagerung“ der über die 2 SZR/kg hinausgehenden IVTB-Haftung auf S
Frage des Innenausgleichs (zwischen F und S):

F und S Gesamtschuldner (§ 437 Abs. 3 HGB), deshalb insoweit zentral, was der zwischen dem F und S geschlossene Vertrag bestimmt (§ 426 Abs. 1 Satz 1 Hs. 2 BGB)
→ hier Maßgeblichkeit wieder der IVTB.

Beachte: F trägt damit allerdings das Insolvenzrisiko des S, nicht der (durch den Direktanspruch begünstigte) A.

Vergrößert sich diese Regreßlücke noch, wenn der konkrete Güterschaden z.B. auf nautisches Verschulden beim Binnenschifftransport zurückzuführen ist?

Art. 16 Ziff. 3 IVTB bestimmt, daß der Frachtführer „nicht für Schäden (haftet), die auf einen der nachstehenden Umstände oder eine der nachstehenden Gefahren zurückzuführen ist:

...

k) Verschulden bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes, einschließlich Fehler, die bei der Zusammenstellung eines Schlepp- oder Schubverbandes verursacht sind.“

Aber: Unterliegt der Frachtvertrag deutschem Recht, gilt diese Regelung nicht (so ausdrücklich Art. 26 Abs. 4 IVTB).

Hintergrund: AGB-rechtliche Wirksamkeitsbedenken, die

- für internationale Binnenschiffahrtstransporte unter Geltung der CMNI durch deren Art. 25 Abs. 2 lit. a

und

- im Zuge der Seerechtsreform für Seetransporte für Seetransporte durch § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB beseitigt sind,
- für den inländisch deutschen Binnenschifftransport jedoch fortbestehen (siehe die fehlende Parallelregelung in § 449 HGB).

Fallabwandlung:

S überträgt dem F – unter ansonsten gleichen Voraussetzungen wie soeben – den Transport per Binnenschiff von Duisburg nach Rotterdam.

- Hier ist die CMNI anwendbar, siehe deren Art. 2 Abs. 1:

„Dieses Übereinkommen ist auf alle Frachtverträge anzuwenden, nach denen der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer Vertragspartei dieses Übereinkommens ist.“

Nach Art. 25 Abs. 2 lit. a haftet F entsprechend für nautisches Verschulden grundsätzlich nicht, wenn

eine „vertragliche Bestimmungen“ vereinbart ist, in der „festgelegt wird, dass der Frachtführer oder der ausführende Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

a) durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden,

vorausgesetzt, der Frachtführer hat seine Pflichten nach Artikel 3 Absatz 3 hinsichtlich der Besatzung erfüllt, es sei denn, die Handlung oder Unterlassung wird in der Absicht, den Schaden herbeizuführen, oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen, dass ein solcher Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“.

Dazu Münchener Kommentar HGB/Otte, 3. Aufl. 2014, CMNI Art. 25 Rn. 30:

„In der CMNI wird genau genommen nicht geregelt, ob der vertragliche Haftungsausschluss auch in allgemeinen Geschäftsbedingungen zulässig ist. Angesichts der – jedenfalls der deutschen Delegation bekannten – Möglichkeit zur Reglementierung in AGB (vgl. § 449 HGB) wird man davon ausgehen dürfen, dass eine solche AGB-mäßige Ausgestaltung des Haftungsausschlusses nach der CMNI zulässig sein sollte.“

Für diese Sicht spricht jetzt auch die Zulassung einer entsprechenden AGB-Regelung in § 512 HGB n.F. (für Seetransporte, s.o.).

→ Vereinbart F mit S die Transportdurchführung unter Geltung der IVTB, haftet er für nautisches Verschulden entsprechend grundsätzlich nicht (Art. 16 Ziff. 3 Satz 1 lit. k IVTB).

Bleibt S in diesem Fall seinerseits auf dem Schaden vollständig sitzen, oder schuldet auch er überhaupt keinen Ersatz?

- Im Verhältnis A zu S gelten die ADSp 2016.
- Ziff. 25 ADSp 2016 enthält Haftungsausschlüsse für See- und Binnenschiffsbeförderungen:

25.1 Gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB ist vereinbart, ...
→ betrifft Seetransporte und hilft S entsprechend nicht.

25.2 Gemäß Art 25 Abs. 2 CMNI ist vereinbart, dass der Spediteur in seiner Stellung als Frachtführer oder ausführender Frachtführer nicht für Schäden haftet, die

25.2.1 durch eine Handlung oder Unterlassung des Schiffsführers, Lotsen oder sonstiger Personen im Dienste des Schiffes oder eines Schub- oder Schleppbootes bei der nautischen Führung oder der Zusammenstellung oder Auflösung eines Schub- oder Schleppverbandes verursacht werden, vorausgesetzt, ...

- Für den Transport gilt die CMNI (s.o.).
- Daß der Haftungsausschluß in Ziff. 25.2.1 ADSp nicht nur dem konkret tätig werdenden Frachtführer, sondern auch dem (Sofa-)Spediteur in seiner Stellung als Frachtführer zugute kommen soll, ergibt sich klar aus den Worten „Spediteur in seiner Stellung als Frachtführer oder ausführender ...“

→ Auch S haftet nicht – wobei dies zunächst nur gilt, sofern S selbst nur „unimodal“ tätig ist und seinerseits als Fixkostenspediteur ebenso nur die Verschiffung von Duisburg nach Rotterdam schuldet.

Ist S hingegen auch für Vor- und Nachlauf (z.B. per Lkw) verantwortlich, fragt sich, ob sich die aus dem Seerecht bekannte Schutzlücke entsprechend auftut:

a. Exkurs: Seerechtliche Schutzlücke

Beispiel: Spediteur S soll Basis der ADSp 2016 eine Ladung von München über Hamburg nach China zu verschiffen. An Bord des Schiffes der mit der Seestrecke betrauten Reederei kommt es infolge nautischen Verschuldens zu einem Schaden am Transportgut.

- Reederei kommt nach Haag-Visby-Regeln Haftungsausschluß für nautisches Verschulden zugute.
- S seinerseits könnte sich nach Ziff. 25.1 ADSp auf diesen Ausschluß ebenso berufen, wenn es sich (auch) für ihn um eine Seebeförderung handeln würde:

„Gemäß § 512 Abs. 2 Nr. 1 HGB ist vereinbart, ...“ → S müßte Verfrachter sein!

Problem: S hat auch den Vorlauf (per Lkw, Bahn, Binnenschiff national) übernommen

→ Vorliegen einer Multimodal-Beförderung

Hierzu regelt Ziff. 22.4 ADSp:

„Auf einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung finden unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke ein Schaden eintritt, stets die §§ 425 bis 439 HGB Anwendung.“

→ S haftet nach Landfrachtrecht (§§ 425 ff. HGB).

→ Nach (nationalem) Landfrachtrecht aber kann die Haftung für nautisches Verschulden nicht wirksam ausgeschlossen werden (§ 449 HGB und bereits oben).

- S kommt „gerade noch“ das reduzierte Haftungslimit „auf 2 statt 8,33 Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm, wenn der Auftraggeber mit dem Spediteur einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung nach Ziffer 22.4 geschlossen hat“, zugute (Ziff. 23.1.2 ADSp).
- Achtung: Der Wegfall von Haftungsprivilegien richtet sich entsprechend nach § 435 HGB, nicht nach seerechtlichen Regelungen!

Auch dies benachteiligt S:

Abweichend vom gesamten übrigen Transportrecht ist der Wegfall der Haftungsprivilegien im Seefrachtrecht an eine engere Voraussetzung geknüpft. Ein qualifiziertes Verschulden muss dem Verfrachter persönlich vorzuwerfen sein, wohingegen ein qualifiziertes Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung sowie anderer Erfüllungshilfen für die Rechtsfolge des § 507 HGB nicht zuzurechnen ist (Münchener Kommentar HGB/Herber, 3. Aufl. 2014, § 507 Rn. 2).

Bei § 435 HGB ist dies anders.

- Eine AGB-rechtliche Unwirksamkeit der zur Haftungsverschärfung führenden Ziff. 22.4 ADSp, weil diese von wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung abweicht (§ 452a HGB) und den S unangemessen benachteiligt, scheidet aus, weil es sich um Geschäftsbedingungen handelt, die S selbst (und nicht sein Gegenüber) in die Vertragsbeziehung eingeführt hat.

b. Schutzlücke auch im Zusammenhang mit Binnenschifftransporten?

Zur Erinnerung: S, der mit A die ADSp 2016 vereinbart und auch Vor- und Nachlauf zu besorgen hat, überträgt dem F für die Teilstrecke von Duisburg nach Rotterdam den Transport per Binnenschiff. Im Verhältnis zwischen F und S gelten die IVTB.

- Im Falle eines Güterschadens aufgrund nautischen Verschuldens haftet F nicht (CMNI- i.V.m. IVTB-Regelung).
- S seinerseits könnte sich (nur dann) auf Ziff. 25.2.1 ADSp berufen, wenn auch sein Tätigwerden der CMNI unterfiele, siehe Ziff. 25.2 ADSp:
„Gemäß Art 25 Abs. 2 CMNI ist vereinbart, ...“

- Auf *multimodale Beförderungen* ist die CMNI hingegen nicht anwendbar. Hat der Vertrag eine Haus-Zu-Haus-Beförderung unter Einbeziehung einer Beförderung auf der Straße, auf der Schiene oder auch in der Luft zum Gegenstand, handelt es sich nicht um einen Frachtvertrag im Sinne der CMNI.
- Das gilt im Grundsatz auch für die Binnenschiffstrecke einer solchen multimodalen Beförderung. Die CMNI kommt kraft ihrer eigenen Anwendungsnormen auf Binnengewässer-Teilstrecken einer multimodalen Beförderung im Verhältnis zwischen Absender (A) und Hauptfrachtführer (S) nicht zur Anwendung.

(Achtung: Wohl aber im Verhältnis zwischen Hauptfrachtführer S und Unterfrachtführer F, in dem die CMNI greift, weil hier eine bloß unimodale Beförderung vorliegt.)

- Multimodale Beförderungen sind – mangels Einheitsrechts und vereinheitlichten Kollisionsrechts – anhand der Kollisionsnormen des Internationalen Privatrechts des angerufenen Gerichts gesondert anzuknüpfen und werden vom dadurch berufenen nationalen Recht beherrscht.
→ Ggf. kann die CMNI in Fällen wie dem vorliegenden im Rahmen von § 452 Satz 1 HGB als sog. hypothetisches Teilstreckenstatut und von § 452a HGB als kollisionsrechtliche Bestimmung des hypothetischen Teilstreckenstatuts für den Teil auf der Binnenwasserstraße zur Anwendung kommen (zum Vorstehenden Münchener Kommentar HGB/Otte, 3. Aufl. 2014, CMNI Art. 1 Rn. 10).

Schließt Ziff. 22.4 dies nun wiederum – parallel zum Seerecht – durch einen unbedingte Abweichung von § 452a HGB (Anwendung von Landfrachtrecht auch bei bekanntem Schadensort auf Schiffstrecke) aus?

Nein! - Schiffstrecke in diesem Sinne ist nur die Seestrecke, Ziff. 22.4 ADSp:

„Auf einen Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung finden unabhängig davon, auf welcher Teilstrecke ein Schaden eintritt, stets die §§ 425 bis 439 HGB Anwendung.“

→ Vorliegend kann sich S also gegenüber A auf den Haftungsausschluß für nautisches Verschulden berufen, wenn die CMNI als hypothetisches Teilstreckenstatut (des bekannten Schadensorts) auch für ihn gilt.

→ insoweit fehlt es an einer binnenschiffahrtsbezogenen Schutzlücke.

Die DTLB würden den S hier hingegen im Regen stehen lassen, da sie keine Haftungsausschlußvereinbarung (wie die ADSp 2016 mit den Worten: „Gemäß Art 25 Abs. 2 CMNI ist vereinbart, ...“) enthalten, sondern lediglich sagen:

„Wenn es individuell vereinbart ist, hat der Frachtführer ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung nicht zu vertreten, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung eines Schiffes oder durch Feuer oder Explosion an Bord eines Schiffes entstanden ist und die Maßnahmen nicht überwiegend im Interesse der Ladung getroffen werden“ (Ziff. 7.1.2. DTLB).

→ Eine entsprechende Vereinbarung müßte zudem (individuell!) noch anderweitig getroffen werden – und fehlt damit regelmäßig.

Im Verhältnis zu den IVTB nochmals speziellere Sonderbedingungen: Die ESB

Keine Geltung der IVTB für das Schieben oder Schleppen von Schiffen:

- § 1 Ziff. 1 IVTB: „Frachtvertrag [...] jeder Vertrag, [...] in dem sich ein Frachtführer gegen Bezahlung der Fracht verpflichtet, Güter auf Binnenwasserstraßen zu befördern.“
- „Güter“ allerdings „schließen geschleppte oder geschobene Schiffe nicht ein“ (§ 1 Ziff. 8 IVTB).

→ insoweit mit den ESB nochmals speziellere Sonderbedingungen.

Schleppen von (fremden) Schiffen (gegen Entgelt) regelmäßig frachtvertraglich, siehe (OLG Nürnberg VersR 2009, 1385, 1386):

„Gut im Sinne dieser Vorschrift (sc. des § 407 HGB) alle Sachen [...], die von einem Ort zum anderen gebracht werden sollen, also auch ein Schubleichter.“

Ähnlich auch schon RGZ 67, 10,12 (im Jahr 1907!), „wenn der Transportunternehmer nicht nur die bewegende Kraft zum Zwecke der Beförderung zur Verfügung stellt, sondern wenn ihm der zu befördernde Gegenstand außerdem zum Zwecke der Beförderung in seine Obhut gegeben wird.“

Für den Fall, daß F einen Leichter von Duisburg nach Rotterdam verschieben soll, findet auf insoweit allerdings die CMNI keine Anwendung, siehe Art. 1 Nr. 7 CMNI:

„In diesem Übereinkommen ... schließt der Begriff „Güter“ weder geschleppte oder geschobene Schiffe noch Gepäck und Fahrzeuge der beförderten Personen ein“.

→ insoweit Rückfall ins nationale Recht.

Im deutschen Recht:

- wiederum: keine Möglichkeit des Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden, Feuer an Bord etc. (siehe § 449 HGB),
- deshalb auch in den ESB für Schäden am Schubleichter und sonstige Ladungsschäden, die nicht der CMNI unterfallen, Haftungsbeschränkung wie folgt:
 - „Falls nach nationalem Recht nicht eine niedrigere Haftungsbeschränkung greift, wird die vom Schubbootunternehmer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Leichters und/oder dessen Ladung auf zwei Rechnungseinheiten pro kg begrenzt“.

Für Schäden an der Ladung des Leichters schließt Art. 1 Ziff. 7 CMNI eine Anwendung des Übereinkommens nicht aus.

→ Haftung deshalb insoweit wie folgt geregelt:

„Soweit der Transport von Ladung des Leichters der CMNI unterliegt, gelten deren Haftungsregeln. Der Schubbootunternehmer haftet nicht für Schäden, ...“

→ hier Haftungsausschluß für nautisches Verschulden, Feuer an Bord etc.

Zur Folge ein **Fallbeispiel**:

F nimmt den mit weiterer Ware beladenen Leichter des A von Duisburg nach Rotterdam mit. Den Auftrag erhält er über S, in dessen Verhältnis zu A die ADSp 2016 gelten, während F mit S seinerseits auf Basis der ESB kontrahiert.

Hinsichtlich der (weiteren) Ware im Leichter hat der „zwischen geschaltete“ S auch den Vorlauf per Bahn zu besorgen.

Im Verlauf des Binnenschifftransports kommt es infolge nautischen Verschuldens zum Schaden an Leichter und (sonstiger) Ware.

- Hier richtet sich die Haftung für den Schaden an der sonstigen Ware nach CMNI.

→ F entgeht einer Haftung unter den Voraussetzungen des § 9 Abs. 2 lit. a ESB,

→ S wird durch Ziff. 25.2 ADSp geschützt, dessen Anwendung nicht aufgrund Ziff. 22.4 „gesperrt“ ist (Unterschied zum Multimodaltransport mit Schaden auf See! - s.o.)

- Der Leichterschaden ist nach dem anwendbaren nationalen Recht zu regulieren.

→ Bei Anwendung deutschen Rechts haftet F mit 2 SZR/kg (§ 9 Abs. 3 ESB), S hingegen mit 8,33 SZR/kg (Ziff. 23.1.1 ADSp).

- Nach ausländischem Recht könnte dies grundsätzlich anders sein,
- allerdings enthält für das Verhältnis zwischen A und S Ziff. 30.1 ADSp eine Rechtswahlklausel (deutsches Recht).

→ Das „Haftungsdelta“ zu Lasten des S vergrößert sich ggf. weiter, wenn im Verhältnis zwischen ihm und F eine Auslandsrechtsordnung gilt (z.B. gewählt wird), die den F haftungsmäßig besser stellt.

- Die ESB sind insoweit im Wortsinn „europäisch“ als daß sie sich gerade nicht auf ein bestimmtes nationales Recht festlegen.

Schließlich:

- Die ADSp 2016 erkennen gesetzliche Pfand- und Zurückbehaltungsrechte ausdrücklich an (Ziff. 20.1).
- Nach Ziff. 6.1 DTLB soll der Auftragnehmer nicht „bei“ Ablieferung bzw. Auslieferung des Gutes zu vergüten sein, sondern erst „nach“ (Abweichung von § 420 HGB bzw. § 467 HGB i.V.m. § 699 BGB)
 - Hinausschieben der Fälligkeit auf einen Zeitpunkt „nach Ablieferung bzw. Auslieferung“ beraubt den Auftragnehmer seiner mit Blick auf den Vergütungsanspruch bestehenden Pfand- und Zurückbehaltungsrechte, m.E. unangemessen benachteiligend und damit unwirksam.

IV. Schlußbemerkung

Hinsichtlich der verkehrsträgerübergreifenden Allgemeinen Bedingungswerke ist ein deutliches Auseinandergehen zu beobachten, wobei

- der Abschied von der konsensualen Erarbeitung eines weithin anerkannten und verwendeten Standard-Bedingungswerks wenig erfreulich ist

und

- insbesondere die weniger bewährten DTLB sich in einer Reihe von Punkten Bedenken ausgesetzt sehen.

Im Verhältnis der ADSp zu „unimodalen“ Sonderbedingungswerken zeigt sich zwar auch Abstimmungsbedarf, der

- von den ADSp 2016 indes bereits weitgehend berücksichtigt wird und
- für den Bereich der Binnenschifffahrt auch nicht die Regreßlücke läßt, die seetransportbezogen derzeit (noch) besteht.