

Haftungsproblem Seefracht – Überschreitung der Lieferfrist

RECHTSKOLUMNE: Wer übernimmt die Haftung, wenn die mit dem Schiff beförderten Waren nicht rechtzeitig ankommen? Ein ausführliche Erörterung dieser Fragestellung liefern Wolfgang Motter und Vincent Bretschneider in ihrer Rechtskolumne.

VON WOLFGANG MOTTER & VINCENT BRETSCHNEIDER

Ein österreichisches Handelsunternehmen verkauft Non-food-Waren aus asiatischer Produktion an eine große Discounter-Kette in Europa. Diese plant und bewirbt den Verkauf der Waren mit Flugblättern in einem bestimmten Aktionszeitraum. Die Waren müssen daher rechtzeitig in den Filialen der Discounter-Kette angeliefert werden, ansonsten drohen nicht nur – laut Vereinbarung – hohe Pönalen, sondern auch der Verlust von Folgegeschäften. Das Handelsunternehmen beauftragt ein österreichisches Speditionsunternehmen mit dem Seetransport. Die Wichtigkeit der termingerechten Lieferung wird mündlich mehrfach betont. Als sich aber der Liefertermin an den Discounter nähert, erlebt das Handelsunternehmen eine böse Überraschung: Die Ware trifft nicht rechtzeitig ein. Zudem ist unklar, zu welchem neuen Termin die Ware ankommen wird. Wer haftet?

Alles, nur nicht einfach

Um die Antwort, wer die Haftung für Verspätungsschäden trägt, gleich vorwegzunehmen: Es ist kompliziert.

Das liegt zum einen an der komplizierten Seefrachtrechtslage in Österreich und zum anderen schlichtweg daran, dass Spediteure gerade in Zeiten hohen Frachtaufkommens und von Containerknappheit in der Regel nicht bereit sind, fixe Liefertermine zu vereinbaren. Aber der Reihe nach. Wie ist das Seefrachtrecht überhaupt in Österreich geregelt bzw. sagt dieses zu Verspätungsschäden?

Österreichisches Seefrachtrecht

Wenngleich es sich beim Seetransport aus Asien um die weltweit größte Transportsparte handelt, fristet das Seefrachtrecht in Österreich ein stiefkindliches Dasein. Das Seefrachtrecht des Unternehmensgesetzbuchs (UGB) ist rund 100 Jahre alt. Beträge werden noch in Schilling angegeben, nicht einmal eine Anpassung an den Euro war dem österreichischen Gesetzgeber eine Novelle wert.

Zwar ist Österreich mit den „Hamburg Regeln“ auch einer internationalen Seerechtskonvention beigetreten, diese umfasst allerdings nur wenige Staaten, darunter Barbados, Botswana oder Burkina Faso, aber keine einzige bedeutende Seenation. China, die USA oder Deutschland haben die „Hamburg Regeln“ nicht ratifiziert. Die Rechtslage in Österreich ist daher in der Praxis noch immer mehr als kompliziert.

„Hamburg Regeln“

Diese Regeln bieten in Österreich den größten Schutz für die Absender von Waren. In der Praxis gelangen sie aber nur selten zur Anwendung. Die „Hamburg Regeln“ werden nur dann herangezogen – sofern sie nicht zuvor explizit vereinbart wurden –, wenn ein Konnossement (Schiffsfrachtbrief oder Bill of Lading) in Österreich ausgestellt wird (z.B. ausgestellt in: Hörsching). Da die Bestimmungen der „Hamburg Regeln“ zwingend sind, können sie durch Vertrag oder durch die Allgemeinen Österreichischen Spediteurbedingungen (AÖSp) nicht verdrängt werden. Die „Hamburg Regeln“ sehen beispielsweise für den Absender günstige, zwingende Entschädigungsbeträge bei Beschädigung oder Verlust oder eine zweijährige Verjährungsfrist vor. Zudem ist laut den „Hamburg Regeln“ Schadenersatz für Verspätungsschäden zu leisten. Die Entschädigung beträgt in letzterem Fall (nur) das 2,5-Fache der Frachtrate, es sei denn, den Beförderer trifft grobes Verschulden oder Vorsatz; in diesem Fall steht ein unbeschränkter Schadenersatz zu (wobei maßgeblich nur das eigene Verschulden des Beförderers bzw. seiner geschäftsführenden Organe ist, nicht jedoch das Verschulden z.B. der Schiffsbesatzung). Voraussetzung für den Ersatz eines Verspätungsschadens ist, dass eine Lieferfrist mit dem Beförderer vereinbart wurde. Ansonsten gilt eine Frist, „deren Einhaltung angesichts aller Umstände des Falles von einem sorgfältigen Beförderer verlangt werden kann“. Die Beantwortung der



Rechtsanwalt Wolfgang Motter (li.) und Rechtsanwaltsanwarter Vincent Bretschneider (re.) sind Experten auf dem Gebiet des Transport-, Speditions- und Logistikrechts bei der Walch Zehetbauer Motter Rechtsanwälte OG

Frage, wie lange ein sorgfältiger Beförderer bei Berücksichtigung aller Umstände des konkreten Einzelfalls für die Ablieferung Zeit hat, wird in der Praxis regelmäßig nur durch einen Sachverständigen zu beantworten sein.

Seefrachtrecht des UGB

Weit häufiger als die „Hamburg Regeln“ gelangt in der Praxis das Seefrachtrecht des UGB zur Anwendung, beispielsweise, wenn das Bill of Lading nicht in Österreich ausgestellt wurde. Das UGB sieht bei Beschädigungen nur einen geringen Entschädigungsbetrag von 10.000 Schilling bzw. 726,73 Euro pro Packung bzw. Einheit vor. Lautet daher der Transportauftrag insgesamt z.B. nur auf einen komplett beladenen Container (FCL), gebührt bei Schäden lediglich ein Schadenersatz in Höhe von 726,73 Euro. Im Gegensatz zu anderen Transportrechtsübereinkommen wie der CMR oder den „Hamburg Regeln“ sieht das Seefrachtrecht des UGB auch keine Aufhebung der Haftungsbegrenzungen bei grober Fahrlässigkeit vor.

Auch Schadenersatzregelungen für Verspätungsschäden sind im UGB nicht enthalten, hier gelten die allgemeinen Bestimmungen des ABGB. Auch hier ist entscheiden, dass im Vorhinein ein fixer Liefertermin vereinbart worden sein muss.

Zu beachten ist zudem die regelmäßige Anwendbarkeit der AÖSp, die die Haftung des Spediteurs für (Lieferfrist-) Schäden weiter einschränken: Das UGB sowie auch das ABGB sind weitgehend dispositiv, d.h. vertraglich abänderbar, und

werden im Geschäftsverkehr mit Spediteuren regelmäßig durch die AÖSp ersetzt.

Und die AÖSp beschränken die Haftung des Spediteurs enorm. Denn neben der Beschränkung der Haftung des Spediteurs auf bloßes Auswahlverschulden sowie eine betragsmäßige Höchsthaftung von grundsätzlich nur 2.180,18 Euro sehen die AÖSp auch eine kurze Verjährungsfrist von lediglich sechs Monaten vor.

Sofern die AÖSp anwendbar sind, kann daher – trotz Vereinbarung einer Lieferfrist mit dem Spediteur – dessen Schadenersatz für Lieferfristüberschreitungen sogar weitgehend entfallen.

Haager-Regeln

Österreich ist den Haager- bzw. den Haager-Visby-Regeln nicht beigetreten. Nichts desto trotz werden diese in der Praxis oftmals vereinbart. Eine derartige Vereinbarung ist zulässig, sofern nicht ausnahmsweise zwingendes Recht wie die „Hamburg Regeln“ zur Anwendung gelangen. Eine Haftung für Lieferfristüberschreitung sehen die Haager-(Visby)-Regeln allerdings nicht vor, weswegen ergänzend auf nationales Recht (UGB, ABGB) bzw. sonstige vertragliche Regelungen, wie beispielsweise die AÖSp, zurückzugreifen ist.

Fazit

Nur eine ausdrückliche Vereinbarung schützt im Ernstfall! Daher ist es unerlässlich, mit dem Spediteur zuvor nachfolgende Vereinbarungen zu treffen, um im Ergebnis eine Haftung des Spediteurs für eine seefrachtrechtliche Überschrei-

tung der Lieferfrist begründen zu können:

- eine bestimmte Lieferfrist (Liefertermin) sowie
- die Haftung für daraus folgende Schäden oder eine Pönale

Zu Beweis Zwecken ist darauf zu achten, dass die Vereinbarung schriftlich erfolgt und entsprechend konkrete Formulierungen enthält – bloß vage Ausführungen sind für die Vereinbarung einer Lieferfrist oftmals nicht ausreichend. Auch lediglich mündlich vereinbarte Regelungen bergen erhebliche Beweisschwierigkeiten.

Besonderes Augenmerk ist in diesem Zusammenhang auch den Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) des Spediteurs zu widmen. Diese sehen regelmäßig nämlich keine verbindlichen Lieferfristen und keine Haftung für deren Nichteinhaltung vor, wie z.B.: „Lieferfristen können grundsätzlich nicht garantiert werden, Termine basieren auf Angaben der Reedereien oder Luftfrachtgesellschaften. Diese setzen ungehinderte Beförderungsverhältnisse voraus. Eine Haftung unsererseits für etwaige Lieferverzögerungen, insbesondere im Falle von Ereignissen, die für uns unabsehbar, nicht beeinflussbar oder unter uns nicht zu vertreten sind, ist daher ausgeschlossen.“ Derartigen AGB sollte daher aus Sicht des Absenders ausdrücklich widersprochen werden. Sollte der Spediteur hierzu nicht bereit sein, ist die logistische Einplanung einer entsprechend langen Vorlaufzeit bzw. einer zeitlichen Sicherheitspolsters für die Anlieferung unbedingt zu empfehlen.