TRANSPORTRECHT

INHALT 2 · 2017

Aufsätze

ADSp 2017: Wieder ein gemeinsames Vertragswerk
Rechtsanwälte Detlef Neufang/Hubert Valder, Bonn 45

Transportversicherungsverträge bei illegaler Beförderung
Rechtsanwalt Dr. Karl-Heinz Thume, Nürnberg 53

Regress bei Transporten in Italien
Rechtsanwalt Arturo Gioffredi, Mailand 56

Entscheidungen

Straße

Art. 17 Abs. 2 CMR
Ob der allgemein bekannten Gefahr im grenzüberschreitenden Lkw-Verkehr nach England, dass Flüchtlinge versuchen, in Auflieger zu gelangen und dabei die beförderten Güter beschädigen, ist ein Frachtführer gehalten, besondere Sicherheitsvorkehrungen zu ergreifen, um sich auf den Haftungsausschluss des Art. 17 Abs. 2 CMR berufen zu können (bspw. durch die Gestellung eines verschlossenen und alarmgesicherten Kastenaufliegers, das Abstellen des Lkw nur auf einem bewachten Parkplatz und/oder in gehöriger Entfernung zur Kanalküste, den Einsatz eines zweiten Fahrers, um Zwischenhalte zu vermeiden).
OLG Köln, Urt. v. 25.08.2016 – 3 U 28/16 62

§ 307 BGB
1. Eine Vertragsklausel, die einem Umzugsunternehmer erlaubt, »Pausenzeiten« und »Überstunden ab 17.00 Uhr« abzurechnen, ist unwirksam.
2. Ein Umzugsunternehmer ist verpflichtet, einen Umzug sachgerecht und wirtschaftlich zu organisieren.
Saarländisches OLG, Urt. v. 12.08.2016 – 5 U 35/14 65

§§ 407, 425 HGB
1. Wendet ein Auftragnehmer substantiiert ein, für einen Auftraggeber als Lohnfuhrunternehmer tätig geworden zu sein, so obliegt es dem Auftraggeber oder Anspruchsteller, der sich auf Ansprüche aus einem Frachtvertrag beruft, den Abschluss eines Frachtvertrages im Einzelnen darzulegen und ggf. zu beweisen.
2. Ob ein Vertragsverhältnis als Fracht- oder als Lohnfuhrvertrag einzuordnen ist, richtet sich stets nach den Umständen des Einzelfalls.
OLG Düsseldorf, Urt. v. 05.10.2016 – I-18 U 134/15 72

§ 425 Abs. 1, §§ 435, 439 Abs. 1 S. 2 HGB; § 263 ZPO
1. Die klagende Transportversicherung ist dazu gehalten, den Prozessstoff für das Gericht überschaubar zu halten und ihn nicht durch die Zusammenfassung einer Vielzahl von Schadensfällen zu überfrachten.
2. Droht der Prozessstoff durch eine oder mehrere nachträgliche Klageerweiterungen unübersichtlich zu werden, sind solche Klageerweiterungen nicht sachdienlich und damit unzulässig.
3. Eine Zahlung durch den Frachtführer auf Basis der jeweils anwendbaren transportrechtlichen Regelhaftung stellt kein Anerkenntnis des Anspruchs dem Grunde oder der Höhe nach dar.
4. Eine von der Klägerin behauptete Beschädigung des Sendungsgutes durch einen scharfen oder spitzen Gegenstand ist für sich allein noch kein Indiz für eine leichtfertige oder gar vorsätzliche Schadensverursachung durch den Frachtführer.
LG Mannheim, Urt. v. 23.11.2015 – 24 O 41/15 76

§ 134 BGB, § 138 BGB
Ausländische Verbotsnormen (hier: Handels- und Wirtschaftssanktionen im Zusammenhang mit dem Iran-Embargo, erlassen vom US-amerikanischen Office of Foreign Assets Control (OFAC)) sind keine Verbotsgesetze im Sinne von § 134 BGB. Die Nichtigkeit eines Transportversicherungsvertrages kann daher nicht aus diesen hergeleitet werden.
LG Hamburg, Urt. v. 03.12.2014 – 401 HKO 7/14 81

Schiene

§ 407 HGB
Ob ein dem Transportunternehmer übergebenes Fahrzeug Transportgut oder Transportmittel ist, richtet sich danach, ob es dem Auftraggeber auf die Ortsveränderung gerade des leeren oder des beladenen Fahrzeugs ankommt. Wenn der Zweck des Transportauftrags auch auf die Beförderung eines Fahrzeugs gerichtet ist, ist dieses selbst Gegenstand eines Transportvorgangs. Es macht dabei keinen Unterschied, um welche Art von Fahrzeug (hier: Autotransportwaggons) es dabei geht.
LG Verden, Urt. v. 13.06.2016 – 9 O 15/15
(M. Anm. Prof. Dr. Rainer Freise, Darmstadt) 82

Buchbesprechung

Alexandra Körner/Andreas Furrer/Christian Benz,
Warentransportversicherung, KOLT-Schriftenreihe hrsg. von Andreas Furrer und Juana Vasella, Bd. 6, Zürich 2016, Stämpfli Verlag, Bern, ISBN 978-3-7272-3210-7, 98 €
(Pascal Müller) 87

Aktuelles

Dieter Rabe 80 Jahre 87

Veranstaltung

Fünftes Hamburger Transportrechtskolloquium: Insolvenz einer Reederei 88