

# ADSp 2017 - Haftungsausschlüsse (Ziff. 25, 26 mit 27)

Dr. Sabine Rittmeister



LEBUHN &  
PUCHTA

# Gliederung

1. Haftungsausschluss nach Ziff. 25.1 ADSp 2017

Seebeförderung

2. Haftungsausschluss nach Ziff. 25.2. ADSp 2017

Binnenschifffahrt

3. Anwendung auf Multimodalbeförderungen?

4. Erstreckung auf außervertragliche Ansprüche (Ziff. 26 ADSp 2017)

5. Wegfall der Haftungsausschlüsse (Ziff. 27 ADSp)

# Haftungsausschluss nach Ziff. 25.1 ADSp 2017 – Seebeförderung -

## 1. Inhalt der Regelung

- Ausnutzung des Vorbehalts in § 512 II Nr. 1 HGB
- Geltung für Ansprüche wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes, § 512 I HGB
- Haftungsausschluss für sog. „nautisches Verschulden“ und Feuer, sofern kein eigenes Verschulden des Verfrachters. Haftungsausschluss bleibt erhalten auch bei qualifiziertem Verschulden der Leute
- Zugunsten des Spediteurs „in seiner Stellung als Verfrachter“

# Haftungsausschluss nach Ziff. 25.1 ADSp 2017 – Seebeförderung (Teil 2)

## 2. Hintergrund der Regelung – Entstehungsgeschichte

- Rechtslage vor SHRG von 2013: gesetzlicher Haftungsausschluss nach § 607 II HGB a.F.
- Rechtslage seit SHRG von 2013: Abschaffung des gesetzlichen Haftungsausschlusses, aber Möglichkeit der Vereinbarung, auch durch AGB gem. § 512 II Nr.1 HGB
- Bedürfnis für (Fixkosten-)Spediteure, Haftungsausschluss zu vereinbaren
- Ziff. 25.1 ADSp 2017 ist wortgleich mit Ziff. 25.1 ADSp 2016

# Haftungsausschluss nach Ziff. 25.2.- Binnenschifffahrt

- Ausnutzung des Vorbehalts in Art. 25 II CMNI
- Geltung nur im Anwendungsbereich der CMNI, d.h. nur bei grenzüberschreitender Beförderung, nicht bei rein nationalen Transporten
- Haftungsausschluss für „nautisches Verschulden“ und Feuer, allerdings Abweichungen vom Seerecht, davon am wichtigsten:
  - Wegfall des Haftungsausschlusses für „nautisches Verschulden“ bei qualifiziertem Verschulden der Bediensteten des Frachtführers
  - Haftungsausschluss für Feuer oder Explosion an Bord nur, wenn Verschulden des Frachtführers oder der Bediensteten nicht nachgewiesen wird
- Zugunsten des Spediteurs in seiner Stellung als Frachtführer

# Anwendung von Ziff. 25 ADSp 2017 auf Multimodalbeförderungen

- Regelung der Haftung bei Multimodalbeförderungen versteckt in Ziff. 23.1.2. II:

*„Bei bekanntem Schadensort bestimmt sich die Haftung nach § 452a HGB unter Berücksichtigung der Haftungsausschlüsse und Haftungsbegrenzungen der ADSp“*

- Gem. § 452a HGB Haftung bei bekanntem Schadensort nach dem jeweiligen Teilstreckenrecht
- Gegenüber ADSp 2016 erheblicher Unterschied:
  - Gem. Ziff. 22.4 ADSp 2016 Geltung von Landfrachtrecht, auch bei bekanntem Schadensort z.B. während Seebeförderung
  - In ADSp 2017 Rückkehr zum Network-Prinzip

# Anwendung von Ziff. 25 ADSp 2017 auf Multimodalbeförderungen (Teil 2)

- Problem: Geltung der Haftungsausschlüsse nach Ziff. 25.1 und 25.2. bei multimodaler Beförderung
- Nach Ziff. 23.1.2. II ist § 452a HGB maßgebend, d.h. Haftung nach „den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über die Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären“
- AGB sind keine Rechtsvorschriften i.S.d. § 452a HGB, daher keine Anwendung von Ziff. 25 ADSp 2017 aufgrund von § 452a HGB
- Notwendig ist Vereinbarung der Haftungsausschlüsse der Ziff. 25 ADSp auch für den Fall der multimodalen Beförderung und bekanntem Schadensort See/Binnenschiff
  - Formulierung in Ziff. 25 nicht ausreichend
  - Verweisung in Ziff. 23.1.2. II ausreichend?

# Erstreckung auf außervertragliche Ansprüche nach Ziff. 26 ADSp 2017

## 1. Bei reiner Seebeförderung

- Ansprüche gegen Verfrachter
  - des Befrachters oder Empfängers: § 506 I HGB
  - von Dritten: § 506 II HGB
- Ansprüche gegen Leute des Verfrachters oder Mitglied der Schiffsbesatzung
  - § 508 I HGB
  - gem. § 508 II HGB Wegfall bei qualifiziertem Verschulden
- Ziff. 26 ADSp 2017 läuft leer, da §§ 506, 508 HGB nach § 512 I HGB AGB-fest

# Erstreckung auf außervertragliche Ansprüche nach Ziff. 26 ADSp 2017 (Teil 2)

## 2. Bei grenzüberschreitender Beförderung mit Binnenschiff

- Ansprüche gegen Frachtführer
  - des Absenders/Empfängers: Art. 22 CMNI
  - von Dritten, str. ob Art. 22 CMNI jedenfalls gilt, wenn Dritter mit Transport einverstanden war
- Ansprüche gegen Leute des Frachtführers: Art. 17 III CMNI
- Ziff. 26 ADSp 2017 läuft leer, da Art. 17, 22 CMNI zwingendes Recht gem. Art. 25 I

## 3. Bei multimodaler Beförderung

Nach § 452 a HGB gilt Recht der Teilstrecke, damit auch die o.g. Regelungen

# Qualifiziertes Verschulden Ziff. 27 ADSp 2017

- In Ziff. 27.1 ADSp 2017 werden die Haftungsausschlüsse nach 25.1 und 25.2. nicht genannt
- Für Ziff. 25.1 (Seebeförderung) gilt:
  - Verfrachter haftet immer bei eigenem Verschulden, egal ob einfach oder qualifiziert
  - kein Wegfall des Haftungsausschlusses bei qualifizierten Verschulden der Leute oder der Besatzungsmitglieder
- Für Ziff. 25.2 (Binnenschifffahrt) gilt:
  - Wegfall des Haftungsausschlusses bei qualifiziertem Verschulden ergibt sich aus Ziff. 25.2.1. („nautisches Verschulden“, entspricht Art. 25 II a) CMNI)
- Bedeutung von Ziff. 27.1 im Hinblick auf außervertragliche Ansprüche
  - nach obigem Ergebnis läuft Ziff. 26 für Ausschlüsse nach Ziff. 25 leer

# Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

LEBUHN & PUCHTA  
Partnerschaft von Rechtsanwälten und Solicitor mbB

Am Sandtorpark 2  
D-20457 Hamburg

T + 49 (0) 40 37 47 78 - 0  
F + 49 (0) 40 36 46 50



LEBUHN &  
PUCHTA