

Demurrage, Detention und andere Besonderheiten im Seefrachtrecht

gbf Transportanlass Zürich

Lars Gerspacher

23. Mai 2017

Übersicht

- Vertragsverhältnisse im Seetransport
 - Charterverträge
 - Containerverkehr
- Generelles zum Seefrachtbrief
- Besondere Rechtsfragen

Übersicht

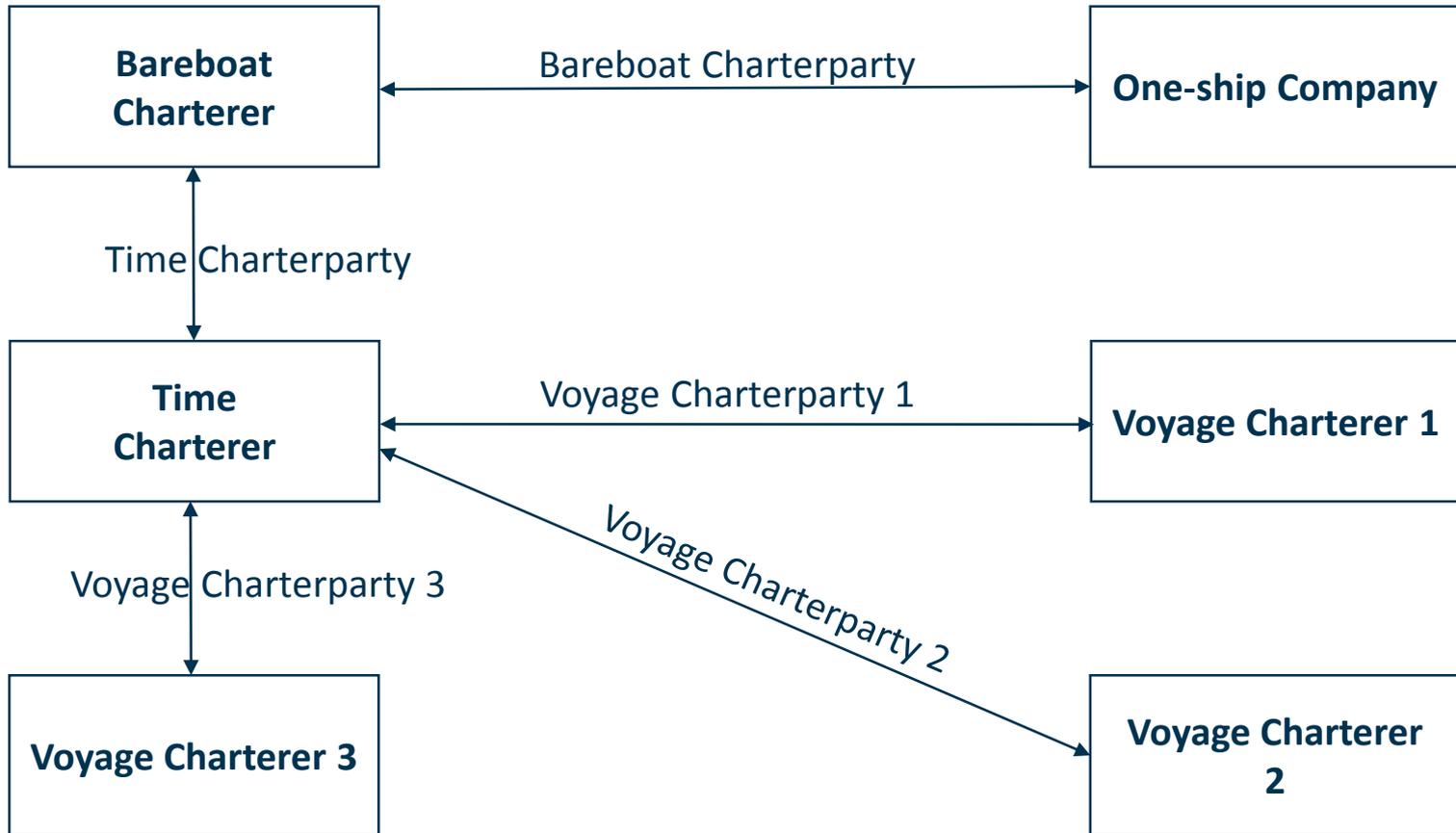
- **Vertragsverhältnisse im Seetransport**
 - Charterverträge
 - Containerverkehr
- Generelles zum Seefrachtbrief
- Besondere Rechtsfragen

Vertragsverhältnisse im Seetransport

- Grundverhältnisse:
 - Chartervertrag zwischen Vercharterer und Charterer
 - Buchung von Frachtraum beim Reedereiagenten bei Containertransporten
 - Frachtvertrag (Bill of Lading, Konnossement) betrifft sodann den Transport der einzelnen Ladung
- Charterverträge
 - Zusammenfassung des Vertragsinhalts über sog. Fixture Recaps
 - Manchmal Ausstellung eines schriftlichen Chartervertrages auf der Basis der Fixture Recap.
- Typische Charterverträge
 - Bareboat (Schiffsmiete), Time (Zeit-) oder Voyage Charterparties (Reisecharterverträge), in der Regel diverse solcher Verträge kombiniert
 - One-ship Company als Eigner ohne operative Tätigkeit

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge



Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Bareboat Charterparty:
 - Miete des Schiffs ohne Crew (Schiffsmiete im Sinne von Art. 90 SSG: "ein unbemanntes, nicht ausgerüstetes Seeschiff zu Gebrauch und Betrieb zu überlassen")
 - Mietrecht anwendbar (Art. 91 Abs. 3 SSG)

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Zeit- und Reisecharterverträge:
 - Charterverträge betreffen die Überlassung des Frachtraums (und nicht des Schiffes) für eine bestimmte Zeit oder Reise
 - Reeder als Verfrachter und Charterer als Befrachter
 - Kapitän untersteht bezüglich der Führung des Schiffs weiterhin den Weisungen des Reeders (Art. 96 Abs. 1 SSG).
 - Chartervertrag kann jedoch Befrachter das Weisungsrecht für die Güter einräumen.
 - Stellt der Kapitän Frachtbriefe aus, ohne ausdrücklich im Namen des Charterers zu handeln, haften Verfrachter und Befrachter solidarisch (Art. 96 Abs. 3 SSG).
 - Andere Rechtsordnungen sehen andere Lösungen vor.

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Zeitcharterverträge im Besonderen:
 - Zeitchartervertrag für eine bestimmte Dauer in Monaten oder Jahren, Charrate meist pro Tag berechnet
 - Charterer bestimmt die Reisen des Schiffs
 - Zeit für Be- und Entladung für Chartervertrag irrelevant.

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Zeitcharterverträge im Besonderen:

Rate of	<p>8. Subject as herein provided, Charterers shall pay for the use and hire of the vessel at the rate of USD 15,625 per day and pro rata for any part of a day for the basis period, plus an annual escalation of USD 100 per year commencing each 12 months anniversary, USD 16,275 per day and pro rata for any part of a day for the first optional period, USD 16,575 per day and pro rata for any part of the second optional period, and USD 16,875 per day, and pro rata for any part of a day for the third optional period, from the time and date of delivery (local time) (UTC) until the time and date of her redelivery (local time) (UTC) to Owners. Rate is including overtime. Victualling and communication is payable at a lumpsum fee of USD 1,000 per month or pro rata thereof.</p>
Hire	

Vertragsverhältnisse im Seetransport

- Reisecharterverträge im Besonderen:
 - Bsp. Reisechartervertrag von Coryton (Erdölraffinerie in Essex) nach Rotterdam



Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Reisecharterverträge im Besonderen:
 - Fixture Recap:

We are very pleased to confirm the following agreed fixture

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

FOR

cargo quantity : Min 17 kt chrtrs option upt f/c

Overage : 50 %

grade : DPP

segregation : one/two grade(s)

heat : vessel to maintain loaded temp but max 135 deg f max
loaded temp 165 deg f

cleaning : no cleaning but vessel to drain and remove all pumpable
sediments prior last cargo

dates

Laycan : 17th November 00.01 - 19th November 23.59, 2011

geographical

Load : 1 sp Coryton

DISCHARGE : 1 sp STS Southwold,
Rotterdam
Amsterdam
Antwerp
Skaw
Gothenburg
Aalborg/Aasnes/Kalundborg

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Reisecharterverträge im Besonderen:
 - Reisechartervertrag für eine bestimmte Strecke zu einem bestimmten Preis
 - in der Regel Zeit für Be- und Entladung von grosser Bedeutung
 - z.B. Preis pro mt der Ladung
 - Laytime (oder Ladezeit): In der Fracht inbegriffene Zeit für die Be- und Entladung der Ladung

laytime : 48 hrs shinc

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Reisecharterverträge im Besonderen:
 - Demurrage (oder Liegegeld, Vereinbarung von sog. Liquidated Damages):
Demurrage rate: usd 15,250.- pdpr
 - Despatch (oder Eilgeld): Gegenstück der Demurrage, Belohnung für den Charterer, wenn die Ladezeit nicht ausgeschöpft wird.
 - Detention: Verspätungsschäden, bei welchen die Demurrage nicht zur Anwendung gelangt, z.B. Verspätung vor Beginn der Laytime
 - Laycan:

Laycan : 17th November 00.01 - 19th November 23.59, 2011

Frühestmöglicher Zeitpunkt der Ankunft/Beladung (17.11.11) und spätester Zeitpunkt der Ankunft des Schiffs (19.11.11), bevor der Charterer den Chartervertrag annullieren kann, Periode der sog. Notice of Readiness.

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Charterverträge

- Reisecharterverträge im Besonderen:
 - Was macht man, wenn die Entladung der Käufer macht, aber der Verkäufer das Schiff gechartert hat?
 - Man überwälzt die Demurrage am Empfangsort auf den Käufer.

Discharging terms :

Buyers guarantee to discharge vessel at the rate of minimum 100 mt per hour per day of 24 consecutive hours, Saturdays/Sundays and Holidays included. Time to count 6 hours after tendering Notice of readiness. WIBON - WIPON - WIFPON - WECCON.

Demurrage as per Charter Party, but maximum US\$ 12'000.- per day or prorata. No Despatch. Demurrage shall be settled directly by Buyers to Sellers latest 30 days after date of invoice.

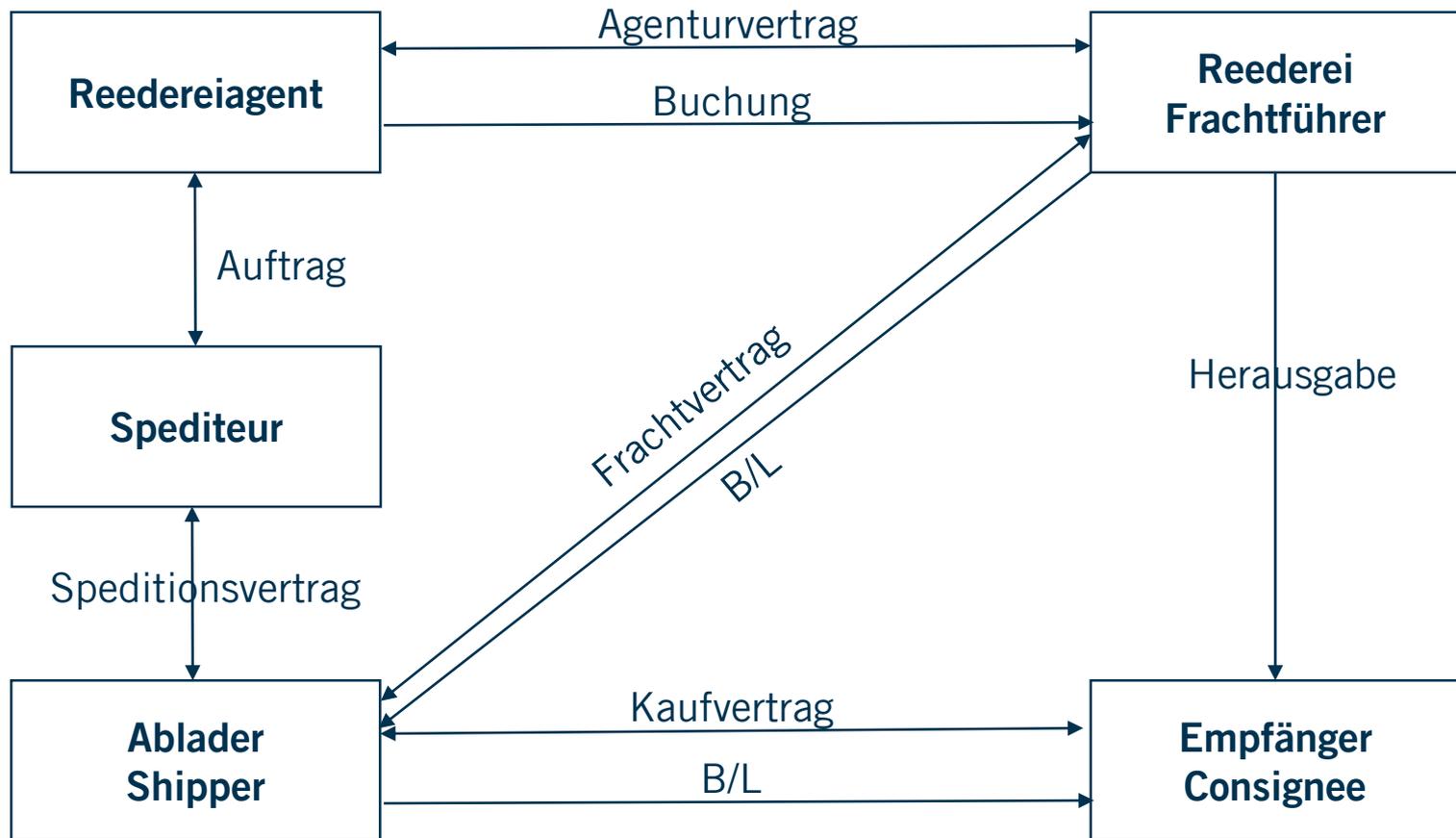
All other discharge terms shall be as per Charter-Party.

Vertragsverhältnisse im Seetransport

Containerverkehr

- Auftragsverhältnis zwischen z.B. Spediteur (Auftraggeber) und Reedereiagent (Beauftragter), in der Schweiz oftmals die AB SPEDLOGSWISS Reedereiagenten vereinbart.
- Agenturverhältnis zwischen Reedereiagent und Reederei (Art. 418a ff. OR).
- Demurrage auch hier üblich: Überliegezeit des Containers im Hafen bis zur Abholung des Containers
- Detention: Verzugsgeld bei verspäteter Rückgabe des entladenen Containers

Vertragsverhältnisse im Seetransport Containerverkehr



Übersicht

- Vertragsverhältnisse im Seetransport
 - Charterverträge
 - Containerverkehr
- **Generelles zum Seefrachtbrief**
- Besondere Rechtsfragen

Generelles zum Seefrachtbrief

- Drei wesentliche Parteien: Carrier, Shipper und Consignee
- Drei wesentliche Funktionen:
 - **Beweisurkunde** (Was wurde übernommen?)

Generelles zum Seefrachtbrief

- Drei wesentliche Funktionen:
 - **Vertragsurkunde** (Was ist der Inhalt des Frachtvertrages?)

Freight payable as per CHARTER-PARTY dated <u>23.03.2009</u> FREIGHT ADVANCE. Received on account of freight : <hr/> Time used for loading..... days..... hours.	SHIPPED at the Port of Loading in apparent good order and condition on board the Vessel for carriage to the Port of Discharge or so near thereto as she may safely get the goods specified above. Weight, measure, quality, quantity, condition, contents and value unknown. IN WITNESS where of the Master or Agent of the said Vessel has signed the number of Bills of Lading indicated below all of this tenor and date, any one of which being accomplished the others shall be void. FOR CONDITIONS OF CARRIAGE SEE OVERLEAF
--	---

Conditions of Carriage

- (1) All terms and conditions, liberties and exceptions of the Charter Party, dated as overleaf, including the Law and Arbitration Clause, are herewith incorporated.
- (2) General Paramount Clause.
 - (a) The Hague Rules contained in the International Convention for the Unification of certain rules relating to Bills of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment, shall apply to this Bill of Lading. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said Convention shall apply.
 - (b) Trades where Hague-Visby Rules apply.
 In trades where the International Brussels Convention 1924 as amended by the Protocol signed at Brussels on February 23rd 1968-the Hague-Visby Rules-apply compulsorily, the provisions of the respective legislation shall apply to this Bill of Lading.
 - (c) The Carrier shall in no case be responsible for loss of or damage to the cargo, howsoever arising prior to loading into and after discharge from the Vessel or while the cargo is in the charge of another Carrier, nor in respect of deck cargo or live animals.

Generelles zum Seefrachtbrief

- Drei wesentliche Funktionen:
 - **Legitimationsurkunde** (Wer ist berechtigt, Ansprüche geltend zu machen)?

Generelles zum Seefrachtbrief

- Varianten:
 - Received for shipment B/L (Übernahmekonnossement) vs. Shipped B/L (Bordkonnossement)
 - Through Bills of Lading (Durchkonnossement): Beförderung von Gütern durch mehrere Seefrachtführer oder Multimodaltransport
 - Sea Waybill (Express B/L): kein übertragbares Wertpapier
 - Charterer B/L (Verweis für die Vertragsbedingungen auf den Chartervertrag)
- Der Seefrachtbrief kann eine grosse Warenmenge verkörpern.
- In der Regel Legitimation der berechtigten Partei aus dem Frachtpapier (Warenpapier)
- Echter Vertrag zu Gunsten Dritter (nur der Empfänger hat Anspruch auf Herausgabe, z.B. Entscheid Zivilgericht Basel vom 25. November 2010, Verfahren P 2008 37).

Generelles zum Seefrachtbrief

- Schlüsselrolle der B/L in der Handelsfinanzierung (wegen längerer Transportdauer und exotischer Jurisdiktionen), z.B. Art. 20 UCP600 für Akkreditive:

ARTICLE 20

Bill of Lading

- a.** A bill of lading, however named, must appear to:
 - i.** indicate the name of the carrier and be signed by:
 - the carrier or a named agent for or on behalf of the carrier, or
 - the master or a named agent for or on behalf of the master.

Any signature by the carrier, master or agent must be identified as that of the carrier, master or agent.

Any signature by an agent must indicate whether the agent has signed for or on behalf of the carrier or for or on behalf of the master.

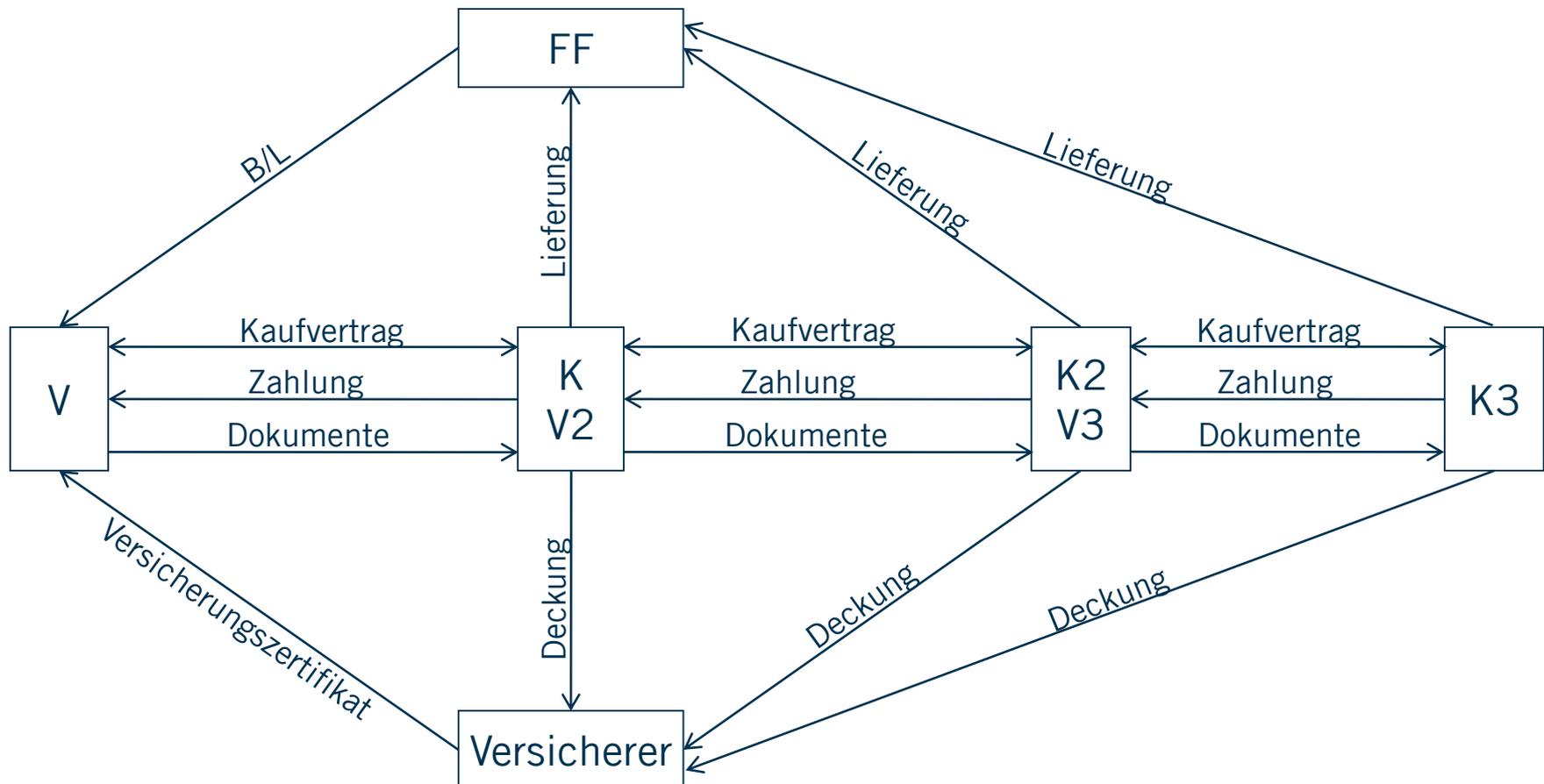
- ii.** indicate that the goods have been shipped on board a named vessel at the port of loading stated in the credit by:

Generelles zum Seefrachtbrief

- Erleichterung des internationalen Handels am Beispiel eines CIF-Kaufvertrages (Incoterms 2010):
 - Der Verkäufer erfüllt seine Lieferung, wenn er den Frachtbrief (Regel A8) und das Versicherungszertifikat (Regel A3(b)) übergibt, d.h. bevor die Ware angekommen ist.
 - Die Dokumentation kann zur Handelsfinanzierung verwendet werden (Verpfändung der Ware).
 - Der Käufer kann die Ware entsprechend weiterveräußern.

Generelles zum Seefrachtbrief

- Erleichterung des internationalen Handels am Beispiel eine CIF-Kaufvertrages (Incoterms 2010):



Übersicht

- Vertragsverhältnisse im Seetransport
 - Charterverträge
 - Containerverkehr
- Generelles zum Seefrachtbrief
- **Besondere Rechtsfragen**

Besondere Rechtsfragen

- Was ist Inhalt des Frachtvertrages und wie wird dieser vereinbart?
 - Vertragspartei ist der Ablader (Shipper)
 - Es gilt die Vermutung, dass Vertragsinhalt die B/L-Bedingungen sind.
 - Ausnahme: abweichende, schriftliche Vereinbarungen (Art. 115 Abs. 2 SSG)
 - Diese gelten aber nicht für den Consignee, ihm gegenüber gelten einzig die B/L-Bedingungen (Art. 115 Abs. 1 SSG).
 - Was gilt bei "Freight pre-paid"?
 - Mit der Inanspruchnahme der Rechte aus der B/L akzeptiert der Inhaber die Konnossementsbedingungen.
 - Was gilt bei Telex Releases?
- Kollision des Agenturvertrages mit dem Frachtvertrag im Containerverkehr

Besondere Rechtsfragen

- Von wem, lässt sich die Reederei/der Frachtführer die Fracht und weitere Kosten bezahlen?
 - Vom **Consignee** bei Freight Collect B/Ls.

Marks and numbers	Number of Container(s) or pkgs	Kind of packages - descriptions of goods	Gross weight in kilo's	Measurement in cubic metres
N/M		586 CARTONS SHIPPER'S LOAD&COUNT&SEAL 1X40'HQ FCL S.T.C. CY/CY OUTILLAGE ELECTRO PORTATIF GENERATOR 2000W(586 PCS) DC NO.271-01-0021872-1 ON BOARD DATE: 0	20510.000	58.000
<p>SAY TOTAL ONE FORTY FT.HQ CONTAINER ONLY **SPAIN FSCU9978839/CH257386/40'HQ .</p> <p style="text-align: right;">, LTD. (14)</p> <p style="text-align: right;">中国国际货物运输代理批准号09216号</p> <p style="text-align: center;">*** FREIGHT COLLECT ***</p>				

Besondere Rechtsfragen

- Von wem, lässt sich die Reederei/der Frachtführer die Fracht bezahlen?
 - vom **Ablader** gemäss vertraglicher Vereinbarung (selbst bei Freight Pre-paid B/Ls).
 - vom **Reedereiagenten** gemäss vertraglicher Vereinbarung (Reedereiagent holt sich dies als Verwendungsersatz von seinem Auftraggeber zurück, z.B. Art. 22 AB SPEDLOGSWISS Reedereiagenten):

Zahlungsbedingungen

Art. 22

Der Reedereiagent kassiert Frachten und Gebühren auftrags des Frachtführers zusammen mit seinen eigenen Gebühren.

Besondere Rechtsfragen

- Vorbehalte
 - Der Seefrachtführer ist berechtigt, Vorbehalte bezüglich der Beschreibung der Güter im Konnossement anzubringen, sofern es sich um Angaben handelt, zu deren Aufnahme in Konnossement er nicht verpflichtet ist, oder wenn es um Merkzeichen geht oder er Menge/Gewicht der Güter nicht überprüfen konnte bzw. Zweifel an der Richtigkeit hat (Art. 115 Abs. 3 SSG).
 - Said to contain-Klauseln namentlich im Containerverkehr üblich, bestätigen nur die Übernahme der Container unbekanntem Inhalts.
- Reversvertrag und vordatierte Bill of Lading

Besten Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Lars Gerspacher

Rechtsanwalt, LL.M. Maritime Law (Southampton)

gerspacher@gbf-legal.ch

gbf
Attorneys-at-law

P.O. Box 1661
Hegibachstrasse 47
8032 Zurich
Switzerland

T +41 43 500 48 50
F +41 43 500 48 60

P.O. Box 1911
Route de Pré-Bois 20
1215 Geneva Airport
Switzerland

T +41 22 533 48 50
F +41 22 533 48 54

contact@gbf-legal.ch
www.gbf-legal.ch

Kausalität im Transportrecht

Internationale Entwicklungen im Transportrecht und in der
Transportversicherung, Tagung vom 23. Mai 2017

Nando Stauffer von May

Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

gbf

recht@muri

Natürliche Kausalität

- Conditio sine qua non
- Ein pflichtwidriges Verhalten ist dann in natürlichem Sinne kausal, wenn es nicht weggedacht werden kann, ohne dass auch der eingetretene Erfolg (oder Schaden) entfielen würde.

-> Kann lange Kausalketten geben...



Adäquate Kausalität

- Es soll nicht jeder irgendwie ursächliche Zusammenhang haftungsbegründend sein.
- Rechtserheblich ist eine natürliche Ursache nur dann, wenn sie nach dem gewöhnlichen Lauf der Dinge und nach der allgemeinen Lebenserfahrung geeignet war, einen Erfolg von der Art des Eingetretenen herbeizuführen oder mindestens zu begünstigen.
- War der eingetretene Schaden vorhersehbar?



Adäquate Kausalität



Bei Unterlassung

- Bspw. Ladungssicherung
- Eine Unterlassung ist kausal für den Erfolg, wenn die unterlassene Handlung nicht hinzugedacht werden kann, ohne dass der Erfolg höchstwahrscheinlich entfiere (hypothetische Kausalität).
- Das sonst (erst) bei der Beurteilung der Adäquanz vorzunehmende, auf der allgemeinen Lebenserfahrung basierende Werturteil fließt bei der Feststellung des hypothetischen Kausalzusammenhangs in die Gesamtbetrachtung des Unterlassens ein.



Fall 1: Beladung mittels Hafenkran



Parteien

- Schiffseigentümer + Kaskoversicherer (Kläger)
- Schiffscharterer
- Terminalbetreiber + Haftpflichtversicherer
- Kranwartungsfirma + Haftpflichtversicherer
- 2 Mitarbeiter der Kranwartungsfirma (Beklagte)
- Wareneigentümer + Transportversicherer



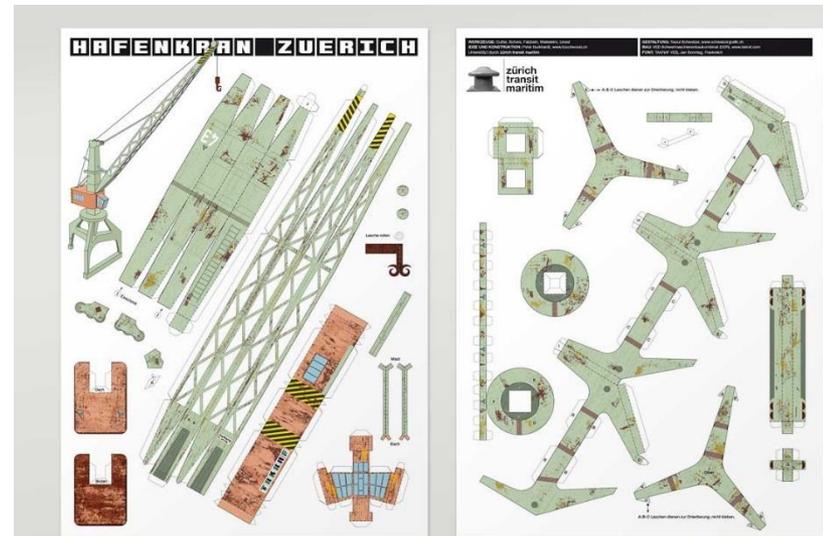
Gutachten

- Kaskoversicherer je eines betr. Schadenaufnahme und – berechnung
- Gutachten von Terminalbetreiber/Haftpflichtversicherung und Wareneigentümer/Transportversicherung
- Gutachten der Kranwartungsfirma/Haftpflichtversicherung
- EMPA-Gutachten betr. Bremse + weitere Gutachten betr. Lastmessbolzen und Steuerung (ohne Beklagte in Auftrag gegeben)



Mögliche Ursachen

- Fahrfehler des Kranführers
- Fehler beim Anhängen der Last oder bei Lastenverteilung
- Überlast durch falsche Gewichtangaben
- Fehler in der Steuerung
- **Mechanischer Fehler am Bremsaggregat (insb. fehlerhafte Einstellung des Bolzens des Bremsdrückers)**
- Fehleinstellung Justierblock



Verfahren

- Februar 2012: Schadenseintritt
- 2 Jahre: Gutachten, Korrespondenz, Gesuch um vorsorgliche Beweisführung, Vorprozessuales
- April 2014: Klage
- Januar 2015: Klageantwort
- Mai 2015: Replik
- Oktober 2015: Duplik
- Februar 2016: Instruktionsverhandlung



Ergebnis

- Streitwert rund CHF 70'000
- Verfahrensdauer (inkl. Vorprozessuales) rund 4 Jahre
- Kosten für Privatgutachter, Anwalt und Gericht
- Vorschuss für Gerichtsgutachten wäre CHF 60'000!



Fall 2: Entladung mittels Gabelstapler

gbf



Schadenerereignis

- Versender liess Maschine in Holzkiste verpacken
- Transport auf Strasse von CH nach Frankfurt



- Entladung durch Groundhandling Agent der Airline, welche für den Weitertransport in die USA besorgt sein sollte
- Holzkiste kippt beim Entladen vom Gabelstapler

Gutachten und Schadenursache



- Gutachter der Airline
 - Gutachter des Groundhandling Agents
 - Gutachter des Transportversicherers
-
- Falsche Bezeichnung des Gewichtsschwerpunkts durch Verpackungsfirma
 - Unterlassene Verankerung der Maschine am Kistenboden
 - Fehler des Gabelstapelfahrers



Beweisrecht

- Beweislast trägt Geschädigter
- Grundsätzlich gilt der volle Beweis, d.h. das Gericht muss von einer Tatsache überzeugt sein und allfällige Zweifel müssen ihm als unerheblich erscheinen.
- Der Nachweis der überwiegenden Wahrscheinlichkeit (des Kausalverlaufs) genügt aber, soweit sich ein direkter Beweis aufgrund der Natur der Sache nicht führen lässt.



Beweisrechtliche Probleme

- Gutachter der Airline und des Groundhandling Agents nicht unabhängig/neutral
 - Gutachten generell vage formuliert
 - Verpackung wurde vernichtet (->gerichtliches Gutachten verunmöglicht)
- Schlechtes Manöver des Gabelstapelfahrers erschien (dem Gericht anlässlich der Vergleichsverhandlung) als ebenso wahrscheinliche Ursache wie die falsche Schwerpunktmarkierung
- keine überwiegende Wahrscheinlichkeit



Fall 3

Entladung mittels Gabelstapler zum Zweiten

gbf



Schaden in Zürich

gbf

- Versender kauft Schneidemaschine im Kanton Luzern
- Maschine wird per Strasse zuerst nach Basel in eine Speditionslager verbracht
- Für den Transport von Basel über Bangkok nach Brisbane (Australien) beauftragt der Versender einen Spediteur
- Strassenfrachtführer transportiert die Maschine nach Zürich Flughafen zum Luftfrachtführer
- Bei der Entladung durch den Groundhandling Agent kippt die Maschine vom Gabelstapler



Wie weiter?

- Gutachter der Airline ?
- Gutachter des Groundhandling Agents ?
- Information des Versenders?



Wer ist verantwortlich? Liegt Grobfahrlässigkeit vor?

- Alles erfolgte in Sphäre von Spediteur und dessen Frachtführer
 - Weitertransport mit defekter Verpackung könnte Schaden erhöht haben
 - Beweisvereitelung – Beweislastverteilung
 - Verletzung der Interessenwahrungspflicht
 - Verpflichtung zur Rechenschaftsablegung
-
- Beweislastumkehr?
 - Sekundäre Darlegungslast?





Kippsturz erfolgte in arbeitsintensiver, hektischer und personalknapper Zeit zwischen Weihnachten und Neujahr. Der Weitertransport der nicht sehr auffällig defekten Maschine war gemäss Fachrichter am Handelsgericht Zürich deshalb verständlich.

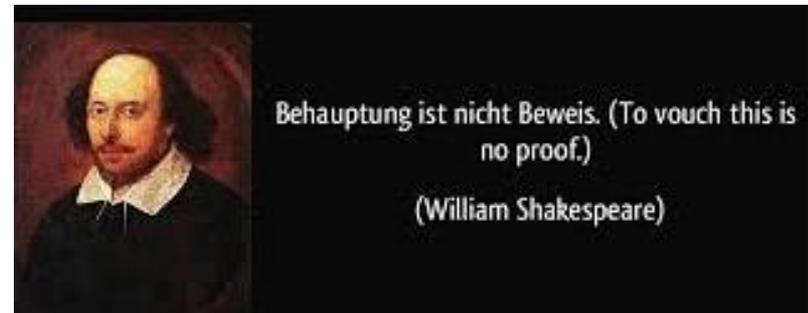
Fall 4

Flüchtlinge im Auflieger



Behauptungen des Klägers (Transportversicherer):

- Flüchtlinge hätten sich zur Überfahrt von Frankreich nach Grossbritannien Zugang zum Auflieger verschafft, in welchem Lebensmittel transportiert werden;
- Es sei zu Vernässung und Verschmutzung der Ware durch Fäkalien und Dreck sowie zu Beschädigung der Warenverpackung gekommen;
- Lebensmittel seien nicht mehr verzehrbar, weshalb ein Totalschaden vorliege;
- alles unter Verweis auf das private Gutachten des Transportsachverständigen.



Bericht des Havariekommissars

- Privatgutachten sind als blosse Parteibehauptung zu behandeln
- Parteibehauptungen sind in der Klageschrift aufzustellen
- Privatgutachten kann nicht als «integrierenden Bestandteil» der Klage bezeichnet werden



Bericht des Havariekommissars



- Transportversicherer unterlässt es, substantiiert zu behaupten, dass sämtliche Produkte beschädigt sind oder dass es branchenüblich sei, bei derartigen Schäden die gesamte Fracht zu vernichten.
- Kausalität zwischen Verunreinigungen und Totalschaden wird nicht ausreichend behauptet und bewiesen.



Fall 5 Spanngurte



Explizite Weisung

von Versender an Frachtführer:

«Es wird ein geschlossener LKW mit 13.6 Lademetern benötigt. **Zur Sicherung mind. 12 Spanngurte verwenden**, schwerstes Teil 22 t, keine Überbreite (6,6 Meter x 2,45 Meter).»

Hervorhebung hinzugefügt



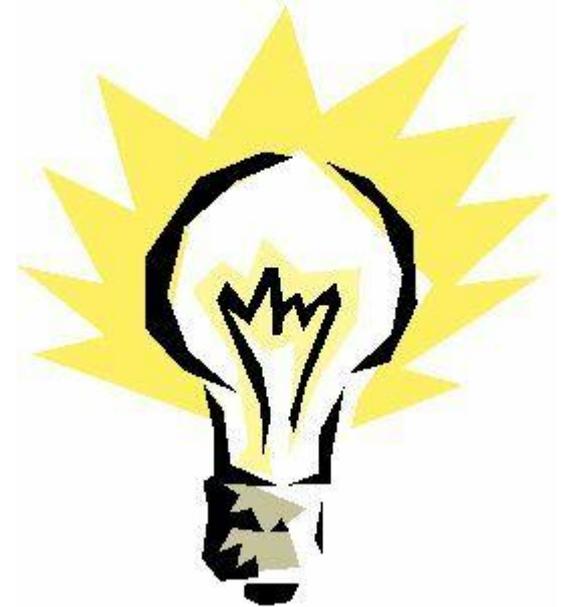
Ablauf



- Weisung gelangt nicht bis zum Fahrer.
- Es werden 4 statt (mind.) 12 Spanngurte verwendet.
- Es kommt zu (einem leichten) Auffahrunfall, wobei die Gurte reißen und das Transportgut infolgedessen zu Schaden kommt.

Logische Abfolge

- Der Transportversicherer bezahlt und nimmt auf den Strassenfrachtführer Regress.
 - Missachtung einer Weisung stellt eine Vertragsverletzung dar und erfüllt das Erfordernis der Grobfahrlässigkeit im Sinne der Gini/Durlemann-Rechtsprechung
- Lösung: Erfolgreicher Regress



Bezirksgericht

- Die Anweisung, zur Sicherung mind. 12 Spanngurte zu verwenden, ist «nämlich viel zu ungenau und besagt letztlich nichts zur notwendigen Sicherung der Ladung».
- «...noch darauf hinzuweisen, dass das Transportgut aus mehreren Teilen bestanden hat und unter Umständen hätten 12 Gurten gar nicht ausgereicht, um alles festzuzurren.»



Bezirksgericht

- « Je nach Unterlage und Befestigungspunkten hätten nämlich 2 oder 3 Spanngurten ausreichen müssen. Welche Unterlagen effektiv verwendet wurden und wo die Befestigungspunkte der Spanngurte waren, lässt sich rund 3 ½ Jahre nach dem Schadenfall nicht mehr im Einzelnen feststellen.»
- Sinngemäss: Verletzung der Weisung war nach Auffassung des Gerichts nicht kausal. D.h. die Befolgung der Weisung hätte nicht höchstwahrscheinlich zum Ausbleiben des Schadens geführt.



Fall 6

Postversand B/L

gbf

08.01.13

005.00

CI-8180

Durch

725617

R Suisse
BP-LET



DIEPOST

Ich rechne dessen "ASg, Bedingungen", neues
er", neueste Fassung. Die AG sind im Intern

EINSCHREIBEN

Co
8207 Schaffhausen,
Schweiz
Z.Hd.: Frau N T
Process Coordinator

Empfänger:
Saudi Ltd.

P.O. Box
SA-11511 Riyadh

R 8180 Bötach

98.42.121806.

pro clima

Recommandé Suisse

Parteien

- Versender
- Spediteur des Versenders (=Klägerin, haftete gegenüber Versender)
- Empfänger
- Unterbeauftragter Spediteur (Beklagter, sollte B/L versenden)
- Frachtführer
- Post (Schadensverursacherin)
- Versicherungen im Hintergrund

Transport

- Ware: Per Strasse von CH nach Antwerpen, dann per Seefracht nach Jeddah, Saudi Arabien
- B/L sollte vorerst per Einschreiben von der Spediteurin in Bülach zur Versenderin nach Schaffhausen...



Transport

gbf

Wir haben ein Riesenproblem. Laut Frau [REDACTED] von [REDACTED] sind bis heute keine Original B/L's bei Ihnen angekommen.

Das Schiff soll in 2 Tagen in Jeddah eintreffen.

Wir müssen Euch deshalb natürlich für eventuelle demurrage + detention Kosten in Jeddah vollhaftbar halten.

Bitte dringend um Info, wo sich die Originale befinden.

Wir haben angerufen bei der Post. Gem. der Dame war als Empfänger der Saudi [REDACTED] im System.
Sie vermutet, dass die BL's nach Saudi Arabien gingen.

Postversand B/L

gbf

08.01.13

005.00

CI-8180

Durch

725617

R Suisse
BP-LET



DIEPOST

Ich rechne diesen "ASg, Bedingungen", neues
"S", neueste Fassung. Die AG sind im Intern

EINSCHREIBEN

Co
8207 Schaffhausen,
Schweiz
Z.Hd.: Frau N T
Process Coordinator

Empfänger:
Saudi Ltd.

P.O. Box
SA-11511 Riyadh

R 8180 Bötach

98.42.121806.

pro clima

Recommandé Suisse

Ursache gemäss Post:

Die Ursache für die entstandenen Missverständnisse liegt in der gewählten Adressierung. Wir legen Ihnen das während der Verarbeitung automatisch gemachte Bild der Sendung bei. Dort ist ersichtlich, dass der Brief unklar adressiert war. Mithilfe dieses Fotos können die bei Herr ~~██████████~~

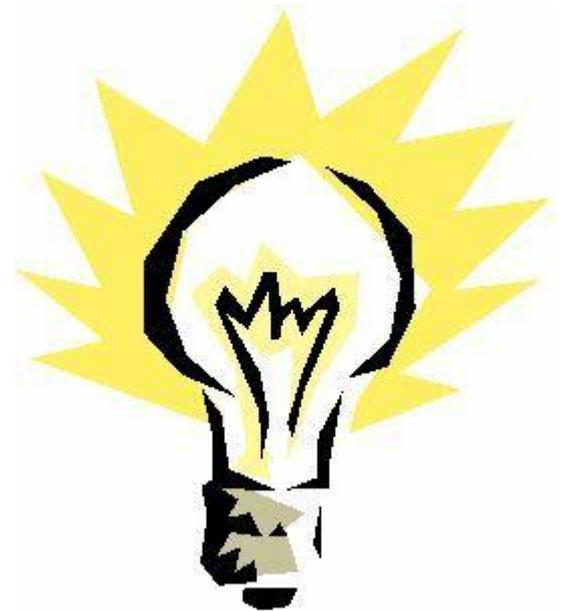


© Can Stock Photo

Lösung

Der Spediteur hat die Post (fahrlässig) unsorgfältig instruiert, was den Verlust der B/L bewirkt hat, der wiederum zu Demurrage und Detentionkosten führte.

Der Spediteur haftet für die Demurrage und Detentionkosten.



Adäquanz Vorhersehbarkeit?



Urteil (sinngemäss)

Da bei einer falschen Adressierung eines Einschreibebriefes zumindest erwartet werden könnte, dass der Brief von der Post an den Absender retourniert wird, musste der Spediteur nicht damit rechnen, dass der Brief verloren geht. Ein Untergang von Einschreibesendungen mit unklarer Adressierung scheint derart unwahrscheinlich, dass der adäquate Kausalzusammenhang unterbrochen wird.

Alles klar?



Erkenntnisse

- Die Kausalität muss sorgfältig behauptet und bewiesen werden, was u.U. erhebliche Kosten verursacht.
- Die Kausalität ist auch für die Frage der Grobfährlässigkeit von grosser Wichtigkeit.
- Das Gericht kann über die Kausalität eine Klage relativ bequem abweisen, wenn es will.
- Kausalität stellt nicht selten ein erhebliches Prozessrisiko dar.
- Berichte von Havariekommissaren, die nicht von den am Prozess involvierten Parteien gemeinsam in Auftrag gegeben wurden, haben nur den Beweiswert einer Parteibehauptung.
- Es ist ggf. ratsam, ein gerichtliches Gutachten im Rahmen der vorsorglichen Beweisführung nach Art. 158 ZPO zu beantragen.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit

gbf



Nando Stauffer von May

Rechtsanwalt, Notar des Kantons Bern

www.gbf-legal.ch

Zürich | Genf

gbf

www.rechtmuri.ch

Muri bei Bern

recht @muri