juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
13.02.2014

Erscheinungsweise:
monatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

1/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Vorrang der zuerst erhobenen Klage nach Art. 31 Abs. 2 CMR auch für negative Feststellungsklage**
Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 19.12.2013, C-452/12
von Dr. Jürgen Temme, RA, Advos Rechtsanwälte, Düsseldorf

Anm. 2 **Haftung des Spediteurs nach den ADSp bei Multimodaltransporten unter Einschluss einer Seebeförderung**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 11.04.2013, I ZR 61/12
von Jan Otto Bodis, LL.M., RA

Anm. 3 **Auslegung und Wirkung von Verbotsgutklauseln mit Wertbegrenzung in AGB von KEP-Dienstleistern**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 04.07.2013, I ZR 156/12
von Carsten Bennera, RA, Advos Rechtsanwälte, Düsseldorf

Anm. 4 **Haftung des Frachtführers bei Falschablieferung**
Anmerkung zu OLG Hamm, Urteil vom 26.08.2013, I-18 U 164/12
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Anm. 5 **Verteilung der Kosten einer Anschlussweiche zwischen Netzbetreiber und Anschließer**
Anmerkung zu VG Köln, Urteil vom 11.10.2013, 18 K 5225/12
von Dr. Frank Wilting, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Verwaltungsrecht, Niedernhausen

Anm. 6 **Palettentausch und Umsatzsteuer**
von Hubert Valder, RA, Bonn

Zitiervorschlag: Temme, jurisPR-TranspR 1/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Vorrang der zuerst erhobenen Klage nach Art. 31 Abs. 2 CMR auch für negative Feststellungsklage

Leitsätze:

1. Art. 71 der Verordnung (EG) Nr. 44/2001 des Rates vom 22. Dezember 2000 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen ist dahin auszulegen, dass es ihm zuwiderläuft, ein internationales Übereinkommen in einer Weise auszulegen, die die Wahrung der dieser Verordnung zugrunde liegenden Ziele und Grundsätze nicht unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen gewährleistet wie denen, die diese Verordnung vorsieht.

2. Art. 71 der Verordnung Nr. 44/2001 ist dahin auszulegen, dass er einer Auslegung von Art. 31 Abs. 2 des am 19. Mai 1956 in Genf unterzeichneten Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr in der Fassung des am 5. Juli 1978 in Genf unterzeichneten Protokolls entgegensteht, wonach eine negative Feststellungsklage oder ein negatives Feststellungsurteil in einem Mitgliedstaat nicht denselben Anspruch betrifft wie eine wegen desselben Schadens zwischen denselben Parteien oder ihren Rechtsnachfolgern in einem anderen Mitgliedstaat anhängig gemachte Leistungsklage.

Anmerkung zu EuGH, Urteil vom 19.12.2013, C-452/12

von **Dr. Jürgen Temme**, RA, Advos Rechtsanwälte, Düsseldorf

A. Problemstellung

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) ist ein völkerrechtlicher Vertrag, der am 19.05.1956 – auch von der Bundesrepublik Deutschland – unterzeichnet wurde. Die CMR ist in englischer und französischer Sprache verfasst, wobei jeder Wortlaut nach Art. 51 Abs. 3 CMR gleichermaßen verbindlich ist. Gerne wird übersehen, dass die CMR nur in diesen beiden Sprachen verbindlich ist, nicht in deutscher Sprache. Es gibt dennoch eine amtliche Übersetzung vom 17.08.1956. Völkerrechtlich verbindlich ist die CMR seit dem 02.07.1961, nachdem fünf Staaten sie ratifiziert haben. Deutschland hat die CMR am 16.08.1961 ratifiziert und mit dem Gesetz zu dem Übereinkommen vom 19.05.1956 über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr zu einem Teil des deutschen Privatrechts gemacht.

Schon früh gab es Streit über die Auslegung des Tatbestandsmerkmals des Art. 29 CMR, der nach der amtlichen deutschen Übersetzung für die Frage der unbegrenzten Haftung entweder Vorsatz vorschreibt oder ein Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Staates dem Vorsatz gleichsteht. In den allein verbindlichen Fassungen des Art. 29 CMR in englischer Sprache ist von „wilful misconduct“ an Stelle von Vorsatz und in französischer Sprache von „dol“ die Rede.

Die Rechtsprechung des BGH hat seit Mitte der Neunzigerjahre des letzten Jahrhunderts die grobe Fahrlässigkeit als ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden i.S.d. Art. 29 CMR ausreichen lassen und für die Fälle, die sich nach dem 01.07.1998 ereigneten, zwar verbal nach § 435 HGB auf die Leichtfertigkeit im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, abgestellt, jedoch faktisch die Rechtsprechung zur groben Fahrlässigkeit fortgesetzt, die schließlich häufig bejaht wurde.

Demgegenüber haben Gerichte in anderen europäischen Staaten Art. 29 CMR nur in krassen Ausnahmefällen angewandt. Die dadurch stark differierende Rechtsprechung hat angesichts der Tatsache, dass Art. 32 CMR mehrere Gerichtsstände eröffnet (Übernahmeort, Ablieferort und Sitz des Beklagten) Anlass dafür gegeben, durch zeitnahe Klageerhebung den Gerichtsstand und damit das anwendbare Recht zu bestimmen.

Der BGH (Urt. v. 20.11.2003 - I ZR 294/02) hat entschieden, dass die Rechtshängigkeit einer vom Schuldner gegen den Gläubiger bei einem nach Art. 31 Abs. 1 CMR international zuständigen Gericht erhobenen negativen Feststellungsklage der späteren Erhebung der Leistungsklage durch den Gläubiger vor dem zuständigen Gericht eines anderen Vertragsstaats der CMR nicht entgegensteht. Damit hatte der

BGH dem Wettlauf um die zeitlich schneller erhobene Klage einen Riegel vorgeschoben.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Dennoch hat im nun vorliegenden Fall, zu dem der EuGH aufgrund des Ersuchens des LG Krefeld nach Art. 267 AEUV, zur Auslegung des Art. 71 der EU-Verordnung Nr. 44/2001 (EuGVVO) Stellung genommen hat, der niederländische Frachtführer (vereinfacht dargestellt) gegenüber dem Absender vor dem Gericht in te Haarlem in den Niederlanden eine negative Feststellungsklage mit dem Antrag erhoben, das Gericht möge feststellen, dass der Kläger nur begrenzt nach Art. 23 CMR hafte.

Dem Rechtsstreit lag ein Diebstahl der Ladung vom Lkw zugrunde, der sich nachts auf einem nicht bewachten Gelände des Empfängers vor Ablieferung am 22.08.2007 ereignete.

Der BGH hatte in vergleichbaren Fällen immer wieder entschieden, dass das Abstellen eines Lkw ohne Bewachung eine grob fahrlässige Handlung bzw. leichtfertige Herbeiführung des Schadenfalls im Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit entstehe, darstellt, mit der Folge, dass der Frachtführer der Höhe nach unbeschränkt haftet. Demgegenüber hatten niederländische Gerichte derartige Fallkonstellation nicht zum Anlass genommen, eine unbeschränkte Haftung anzunehmen, sondern nur eine begrenzte.

Aus der Sicht des niederländischen Frachtführers entschied die Rechtsbank te Haarlem mit Urteil vom 21.01.2009 erwartungsgemäß, dass der Kläger nur begrenzt nach Art. 23 CMR haftet.

Am 29.09.2010 erhob der Transportversicherer der Ladung, der mittlerweile den Schaden (teilweise in Höhe von 500.000 Euro) bezahlt hatte, Klage gegen den niederländischen Frachtführer auf Schadensersatz beim LG Krefeld unter Berufung auf die unbeschränkte Haftung nach Art. 29 CMR. Demgegenüber wandte der beklagte niederländische Frachtführer ein, dass die Haftungsfrage bereits durch rechtskräftiges Urteil der Rechtsbank te Haarlem entschieden sei. Die Klägerin berief sich auf die vorstehend bereits genannte Entscheidung des BGH vom 20.11.2003 (I ZR 294/02); wonach die Rechtshängigkeit einer vom Schuldner gegen den Gläubiger bei einem nach Art. 31 Abs. 1 CMR international zuständigen Gericht erhobenen negativen Feststellungsklage der späteren Erhebung der Leistungsklage durch den Gläubiger vor dem zuständigen Gericht eines anderen Vertragsstaats der CMR nicht entgegensteht und dass dies auch gegenüber einem negativen Feststellungsurteil gelten müsse, weil der BGH entschieden habe, dass nicht der Schuldner, sondern nur der Gläubiger des Schadensersatzanspruchs das international zuständige Gericht wählen könne.

Das LG Krefeld setzte sich mit seinem Vorlagebeschluss vom 10.09.2012 (12 O 11/12) kritisch mit der Rechtsprechung des BGH auseinander und vertrat die Ansicht, dass der Klage Art. 71 der EU-Verordnung Nr. 44/2001, dem EuGVVO, entgegenstehen könnte. Art. 71 lautet auszugsweise:

„(1) Diese Verordnung lässt Übereinkünfte unberührt, denen die Mitgliedstaaten angehören und die für besondere Rechtsgebiete die gerichtliche Zuständigkeit, die Anerkennung oder die Vollstreckung von Entscheidungen regeln.

(2) Um eine einheitliche Auslegung des Absatzes 1 zu sichern, wird er in folgender Weise angewandt:

a) Diese Verordnung schließt nicht aus, dass ein Gericht eines Mitgliedstaats, der Vertragspartei eines Übereinkommens über ein besonderes Rechtsgebiet ist, seine Zuständigkeit auf ein solches Übereinkommen stützt, und zwar auch dann, wenn der Beklagte seinen Wohnsitz im Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats hat, der nicht Vertragspartei eines solchen Übereinkommens ist. In jedem Fall wendet dieses Gericht Artikel 26 dieser Verordnung an.

b) Entscheidungen, die in einem Mitgliedstaat von einem Gericht erlassen worden sind, das seine Zuständigkeit auf ein Übereinkommen über ein besonderes Rechtsgebiet gestützt hat, werden in den anderen Mitgliedstaaten nach dieser Verordnung anerkannt und vollstreckt.

Sind der Ursprungsmitgliedstaat und der ersuchte Mitgliedstaat Vertragsparteien eines Übereinkommens über ein besonderes Rechtsgebiet, welches die Voraussetzungen für die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen regelt, so gelten diese Voraussetzungen.

In jedem Fall können die Bestimmungen dieser Verordnung über das Verfahren zur Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen angewandt werden."

Der EuGH diskutierte zunächst die Zuständigkeit, die er in einem anderen, ähnlichen Verfahren (EuGH, Urt. v. 04.05.2010 - C-533/08) verneint hatte, bejahte diese nun aber, weil es im Gegensatz zum vorgenannten Verfahren nicht um die Auslegung des Art. 31 Abs. 2 CMR ginge, sondern um Art. 71 EuGVVO. Zu Recht hatte damals der EuGH die Zuständigkeit verneint, weil die CMR kein Recht der Europäischen Union darstellt, sondern Völkerrecht, das zwar alle Staaten der Europäischen Union gezeichnet haben, aber eben auch eine ganze Reihe anderer Staaten, aktuell insgesamt 56 Staaten. Da das LG Krefeld die Vorlagefrage auf die Auslegung des Art. 71 EuGVVO stützte, der naturgemäß europäisches Recht darstellt, bejahte nun der EuGH seine Zuständigkeit.

In genereller Hinsicht hat der EuGH nun entschieden, dass die einschlägigen Bestimmungen der CMR im Rahmen der Union nur dann anwendbar sind, wenn sie es gestatten, die Ziele des freien Verkehrs der Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen sowie des gegenseitigen Vertrauens in die Justiz im Rahmen der Union unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen zu erreichen wie bei Anwendung der Verordnung Nr. 44/2001. Somit wurde die erste Vorlagefrage vom EuGH dahingehend beantwortet, dass Art. 71 der Verordnung Nr. 44/2001 dahin auszulegen ist, dass es ihm zuwiderläuft, ein internationales Übereinkommen in einer Weise auszulegen, die die Wahrung der dieser Verordnung zugrundeliegenden Ziele und Grundsätze nicht unter mindestens ebenso günstigen Bedingungen gewährleistet wie denen, die diese Verordnung vorsieht.

Speziell auf den vorliegenden Fall bezogen, hat der EuGH aufgrund der zweiten Vorlagefrage entschieden, dass Art. 71 der Verordnung Nr. 44/2001 dahin auszulegen ist, dass er einer Auslegung von Art. 31 Abs. 2 CMR entgegensteht, wonach eine negative Feststellungsklage oder ein negatives Feststellungsurteil in einem Mitgliedstaat nicht denselben Anspruch betrifft wie eine wegen desselben Schadens zwischen denselben Parteien oder deren Rechtsnachfolgern in einem anderen Mitgliedstaat anhängig gemachte Leistungsklage. Zur Begründung führte der EuGH aus, dass die vom BGH vorgenommene Auslegung des Art. 31 Abs. 2 CMR, dass eine negative Feststellungsklage keine vollstreckbare Entscheidung i.S.d. Art. 31 Abs. 2 CMR sein kann, den Grundsätzen der EU-Verordnung Nr. 44/2001, dem EuGVVO entgegensteht, der von den Mitgliedstaaten erwartet, zeitlich vorrangige Rechtsstreitigkeiten oder gar rechtskräftige Urteile anzuerkennen, auch wenn es sich um negative Feststellungsurteile handelt.

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung des EuGH ist völkerrechtlich bedenklich. Denn mit seiner Entscheidung zur ersten Vorlagefrage gibt der EuGH den Gerichten der Europäischen Union wörtlich vor, wie internationale Übereinkommen auszulegen sind. Die Europäische Union ist zwar ein Völkerrechtssubjekt, aber nicht Vertragsstaat der CMR. Nach dem Völkerrecht sind internationale Übereinkommen aus sich heraus auszulegen und nicht aufgrund nationaler Bestimmungen.

Hinzukommt, dass die CMR in Art. 47 eine Bestimmung enthält, wie Auslegungsfragen geklärt werden sollten:

Jede Meinungsverschiedenheit zwischen zwei oder mehreren Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung dieses Übereinkommens, die von den Parteien durch Verhandlung oder auf anderem Wege nicht geregelt werden kann, wird auf Antrag einer der beteiligten Vertragsparteien dem Internationalen Gerichtshof zur Entscheidung vorgelegt.

Zuständig für die Auslegung der CMR ist daher der Internationale Gerichtshof in Den Haag, nicht der EuGH. Diese Aspekte sind vom EuGH jedoch ausweislich der Entscheidungsgründe nicht berücksichtigt worden.

Nach Art. 76 EuGVVO ist die Verordnung in der Europäischen Gemeinschaft und ihren Mitgliedstaaten unmittelbar geltendes Recht. Nach Art 27 EuGVVO hat das später angerufene Gericht eines Mitgliedstaates sein Verfahren von Amts wegen auszusetzen, wenn bei einem Gericht eines anderen Mitgliedstaates wegen desselben Anspruchs zwischen denselben Parteien bereits ein Rechtsstreit anhängig gemacht wurde. Sobald die Zuständigkeit des zuerst angerufenen Gerichts feststeht, erklärt sich das später ange-

rufene Gericht zugunsten dieses Gerichts nach Art. 27 Abs. 2 EuGVVO für unzuständig.

Diese Regelungen hat der BGH jedoch keineswegs übersehen. Vielmehr hatte der BGH in seinem Urteil vom 20.11.2003 (I ZR 294/02 Rn. 14) auf Art. 57 EuGVÜ, dem Vorläufer von Art. 71 EuGVVO abgestellt. Der BGH hatte in dieser Entscheidung sogar auf eine frühere Entscheidung des EuGH (Urt. v. 06.12.1994 - C-406/92) verwiesen, der damals ebenfalls einen Vorrang der internationalen Übereinkommen angenommen hatte. Deshalb ist Art. 57 EuGVÜ in der Entscheidung des BGH aus dem Jahre 2003 nicht problematisiert worden.

D. Auswirkungen für die Praxis

Dies ist jedoch nun zu erwarten. Denn die Entscheidung des EuGH hat zwei weitreichende Auswirkungen.

Die erste betrifft die anhängigen Verfahren. Es gibt zwar zurzeit nicht viele, aber durchaus existierende und bekannte doppelte Rechtsstreitigkeiten, bestehend aus einer negativen Feststellungsklage in einem „Niedrig-Haftungsland“ und einer konkurrierenden Leistungsklage in einem „Hoch-Haftungsland“. Es ist nicht zu erwarten, dass die häufig zeitlich nachrangig erhobenen Leistungsklagen nun zurückgenommen werden. Denn neben den vorstehend geäußerten völkerrechtlichen Bedenken gegen die Auslegung des EuGH stellt sich auch die Frage der „Bindungswirkung“ der EuGH-Entscheidung. Es ist keineswegs sicher, dass der BGH „blind“ der Rechtsprechung des EuGH folgen wird. Denn für die Rechtsprechung des BGH gibt es einen guten Grund, die Ablehnung des „Windhund-Verfahrens“ (dazu gleich). Darüber hinaus hat der BGH zumindest im Jahre 2003 versucht, seine strenge Rechtsprechung dadurch umzusetzen, dass er Art. 31 Abs. 2 CMR in dem Sinne auslegte, dass nur der Anspruchssteller hinsichtlich der Frage, wo über den Schadensersatzanspruch gestritten werden könne, dispositionsbefugt sei. Diese Auslegung ist nach Art. 71 Abs. 1 EuGVVO grundsätzlich zulässig. Auch könnte der BGH unter Hinweis auf Art. 47 CMR dem EuGH die Entscheidungskompetenz absprechen.

Die zweite Auswirkung betrifft die zukünftigen Schadensfälle. Mit der Entscheidung des EuGH ist der Wettlauf zwischen Anspruchsteller und Haftungsschuldner neu eröffnet worden. Nach jedem CMR-Schadenfall stellt sich für den Haftungsschuldner mit Blick auf die Landkarte und die jeweiligen nationalen Rechtsprechungen die Frage, ob und wo er gegebenenfalls in einem „Niedrig-Haftungsland“ eine negative Feststellungsklage erheben kann, und für Anspruchsteller stellt sich die umgekehrte Frage, ob und wo er gegebenenfalls in einem „Hoch-Haftungsland“ seine Leistungsklage erhebt. Dabei geht es zwar hauptsächlich, aber nicht ausschließlich um die Frage nach der Rechtsprechung zu Art. 29 CMR. Auch andere Rechtssprechungs-Differenzen kommen in Betracht, so z.B. zu Art. 23 Abs. 4 CMR. So verneint z.B. der BGH im Fall des Verlustes von Tabakwaren im Bereich der begrenzten Grundhaftung eine Erstattungspflicht des Frachtführers für den Ersatz der Tabaksteuer (BGH, Urt. v. 26.06.2003 - I ZR 206/00), während in anderen Ländern diese vom Frachtführer über die Gewichtsbegrenzung hinaus zu erstatten sind. Für den Frachtführer kommt dann eine negative Feststellungsklage in Deutschland, für den Anspruchsteller eine Leistungsklage im Ausland in Betracht.

Es steht zu befürchten, dass in Schadensfällen, in denen die Haftungsdifferenzen die Führung von langwierigen Rechtsstreitigkeiten kaufmännisch rechtfertigen können, die Parteien einen oder wenige Tage nach dem Schadensfall Klage erheben.

Der EuGH hat mit dem Besprechungsurteil die Parteien geradezu ermuntert, sich am „Windhundverfahren“ zu beteiligen. Damit aber wird das vom EuGH genannte Ziel, den reibungslosen Binnenmarkt zu fördern, nicht erreicht werden. Die Wettbewerbsverzerrungen im Binnenmarkt haben ihre Ursache in dem unklaren Wortlaut des Art. 29 CMR und im Übrigen in dem Umstand, dass die nationalen Gerichte sich bei der Auslegung der Vorschriften nicht nach der Rechtsprechung anderer nationaler Gerichte richten.

2

Haftung des Spediteurs nach den ADSp bei Multimodaltransporten unter Einschluss einer Seebeförderung

Leitsatz:

Bei Abschluss eines Verkehrsvertrages über einen Multimodaltransport unter Einschluss einer Seebeförderung ist Ziff. 23.1.3 ADSp lex specialis gegenüber Ziff. 23.1.2 ADSp. Für die Anwendung von Ziff. 23.1.3 ADSp kommt es nicht darauf an, ob der Schadensort bekannt ist und auf welcher Teilstrecke - Land- oder Seebeförderung - der Schaden eingetreten ist.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 11.04.2013, I ZR 61/12

von **Jan Otto Bodis**, LL.M., RA

A. Problemstellung

Die Allgemeinen Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp) enthalten in ihrer Ziff. 23 Haftungsbegrenzungen zugunsten des Spediteurs. Sie bestimmen zunächst in Ziff. 23.1.1., dass die Haftung des Spediteurs für Verlust und Beschädigung mit Ausnahme der verfügten Lagerung, bei der weitere Haftungsbegrenzungen (nach Ziff. 24 ADSp) gelten, auf 5 Euro/kg begrenzt ist. Diese als Regelhaftung des Spediteurs gemeinte Haftungsgrenze wird weiter qualifiziert und modifiziert in Ziff. 23.1.2. und in Ziff. 23.1.3 ADSp. Während Ziff. 23.1.2. ADSp die Haftung bei Schäden während des Transportes den gesetzlichen Regelungen des HGB zuweist, regelt Ziff. 23.1.3. die Haftung bei Multimodaltransporten unter Einschluss einer Seestrecke abweichend von den gesetzlichen Bestimmungen und legt diese einheitlich auf 2 Sonderziehungsrechte(SZR)/kg fest. Gesetzlich würde der Fixkostenspediteur bei unbekanntem Schadensort auf 8,33 SZR/kg haften (§ 452 i.V.m. den §§ 407 ff. HGB), während die Haftung bei Verlust oder Beschädigung bei bekanntem Schadensort auf der Seestrecke auf einen Betrag von 666,67 SZR pro transportiertes Stück oder Einheit oder einen Betrag von 2 SZR/kg begrenzt ist, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Somit entfernt sich Ziff. 23.1.3 ADSp jedenfalls teilweise – und zwar bei bekanntem Schadensort – von der gesetzlichen Regelung, der bekanntlich bei der Beurteilung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen Modellcharakter zukommt (§ 307 Abs. 2 Nr. 1 BGB). Die Entscheidung betrifft das bisher ungeklärte Verhältnis von Ziff. 23.1.2. und Ziff. 23.1.3. ADSp sowie die grundsätzliche AGB-rechtliche Wirksamkeit von Ziff. 23.1.3. ADSp.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Beklagte hatte Maschinen als Messegut zu einer Messe in Chicago/USA zu transportieren. Die in Holzkisten verpackten Maschinen waren zunächst auf einem sog. Flat-Rack gestaut. Dabei handelt es sich um eine Containerart, bei dem der Containerboden zur Verfügung gestellt wird, um übergroße oder überbreite Ladungsteile befördern zu können, die nicht in einen mit Wänden versehenen Container passen. Nach Ankunft in den USA verweigerten die amerikanischen Zollbehörden die Einfuhr, weil die verwendeten Holzkisten angeblich nicht den Spezifikationen des US-Landwirtschaftsministeriums entsprachen. Auf Nachfrage entschied sich die Versicherungsnehmerin des aus übergegangenem Recht klagenden Transportversicherers, die Maschinen im Hafenbereich auspacken und unverpackt zur Messe transportieren zu lassen. Bei dem Auspacken oder der nachfolgenden Beladung des Tiefladers wurde die maßgebliche Maschine durch den umladenden Gabelstapler erheblich beschädigt. Die Beschädigung wurde durch einen Havariekommissar festgestellt und konnte somit betragsmäßig dem Hintransport zugeordnet werden, denn die Maschine wurde nach Beendigung der Messe auf dem Weitertransport von Chicago nach Tokio erneut beschädigt. Letztere Beschädigung hatte für die hier zu behandelnden Rechtsfragen im Ergebnis keine Bedeutung, weil Berufungsgericht und BGH übereinstimmend feststellten, dass der weitere, zweite, Schaden im Wesentlichen auf mangelhafter Verpackung beruhte und somit der Haftungsausschlussgrund des § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB zum Tragen kam.

Das Berufungsgericht, das die Beklagte auf Basis von 2 SZR/kg verurteilt hatte, ließ die Revision zu, weil es vom BGH die Klärung erwartete, ob die Haftungsbegrenzung der Ziff. 23 ADSp im konkreten Fall im Sinne von § 449 HGB ausreichend drucktechnisch hervorgehoben sei und ob Ziff. 23.1.3. ADSp einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB standhalte. Außerdem erwartete das Berufungsgericht eine Klä-

rung des Verhältnisses zwischen Ziff. 23.1.2. und Ziff. 23.1.3. ADSp. Der BGH sah in diesen Fragestellungen keine Beschränkung der Revisionszulassung und überprüfte die Entscheidung insbesondere hinsichtlich des Verschuldensgrades, da es nach Ziff. 27 ADSp bzw. § 435 HGB nicht auf Haftungsbegrenzungen ankommt, wenn grobes Verschulden vorliegt.

Der BGH verwies den Rechtsstreit im Ergebnis zurück und rügte die Sachverhaltsermittlung zu den Umständen der Beschädigung durch das Vorgericht. Er gab diesem als Tatsacheninstanz auf, die Frage des groben Verschuldens erneut zu beurteilen.

Die für seinen Leitsatz entscheidenden Rechtsfragen hat der BGH in einem obiter dictum und in den Hinweisen des BGH an das Berufungsgericht zum weiteren Verfahren erörtert. Für die eigentliche Entscheidung des BGH hatten sie (jedenfalls zunächst) keine tragende Bedeutung.

Leider ohne die genauen Umstände des Vertragsschlusses und somit die Art und Weise der drucktechnischen Hervorhebung (§ 449 HGB a.F.) im Tatbestand zu schildern, sah der BGH im vorliegenden Fall diesbezüglich kein Problem und verlangte nicht, dass der Betrag der Haftungsbegrenzung eigenständig hervorzuheben sei, wie dies die Revision (im Anschluss an C. Schmidt in: MünchKomm HGB, 2.Aufl., § 449 Rn. 21) geltend gemacht hatte.

Für die Abgrenzung zwischen Ziff. 23.1.2. und Ziff.23.1.3. ADSp kommt es nach Auffassung des BGH ausschließlich darauf an, ob es sich um einen vereinbarten Multimodaltransport unter Einschluss einer Seebeförderung handelt, dann gilt Ziff. 23.1.3. als lex specialis zu Ziff. 23.1.2. ADSp, unabhängig davon, ob der Schadensort bekannt oder unbekannt ist. Der Verweis auf die gesetzliche Regelhaftung in Ziff. 23.1.2. ADSp ist demnach ausschließlich bei unimodalen und multimodalen Transporten ohne Einschluss einer Seestrecke anzuwenden.

Da sich die Haftungsgrenze im Rahmen des Haftungskorridors des § 449 HGB bewegt, konnte der BGH keinen Verstoß gegen § 307 BGB feststellen.

C. Kontext der Entscheidung

Entscheidungen zu einzelnen Regelungen der ADSp, die überdies vom BGH eines Leitsatzes wert befunden werden, sind in den letzten Jahren selten. Zuletzt judizierte der BGH zu Ziff. 23.1.2 ADSp und Ziff. 27 ADSp (BGH, Urt. v. 22.07.2010 - I ZR 194/08). Er kam zu der in seiner Bedeutung über das Luftfrachtrecht hinausgehenden Entscheidung, dass die beiden Regelungen (Ziff. 23.1.2. und Ziff. 27 ADSp) in ihrem Zusammenwirken die selbst bei Vorsatz auf 19 SZR/kg beschränkte Haftung bei Lufttransporten nach dem Montrealer Übereinkommen erweitern. Bei grobem Verschulden haftet der Fixkostenspediteur nach Ziff. 27 ADSp unbegrenzt. Damit wurden die Haftungsbedingungen der ADSp, die in ihrer Zielrichtung als Geschäftsbedingungen der Spediteure die Haftung der Spediteure in rechtlich zulässiger Weise reduzieren bzw. auf das gesetzliche Maß festschreiben sollen, in ihr Gegenteil verkehrt. Die ADSp erweitern nach dieser Entscheidung des BGH aufgrund ihrer unglücklichen Formulierung die Haftung des Spediteurs. Er haftet somit bei der Vereinbarung der ADSp nicht nur wie ein (Luft-)Frachtführer, sondern über die Haftungsgrenzen des Montrealer Übereinkommens hinaus bei grobem Verschulden ohne Möglichkeit der Haftungsbegrenzung.

Demgegenüber zeigt die hier besprochene Entscheidung den Spediteuren Möglichkeiten auf, ihre Haftung gegenüber der gesetzlichen Regelhaftung zu beschränken, wenn die Voraussetzungen des § 449 HGB beachtet werden, die im Übrigen im Zusammenhang mit der Seerechtsreform weiter entschärft wurden. Nach der aktuellen Fassung bedarf es für die Reduzierung der Haftung im Rahmen von Allgemeinen Geschäftsbedingungen auf max. 2 Sonderziehungsrechte nicht mehr einer drucktechnischen Hervorhebung, sondern lediglich eines Hinweises in geeigneter Weise (§ 449 Abs. 2 Ziff. 1 HGB n.F.).

Allerdings ist es gerade die mit Wirkung vom 25.04.2013 und damit nach der hier besprochenen Entscheidung des BGH in Kraft getretene Reform des Seehandelsrechtes, die Zweifel begründet, ob die Leitsätze des BGH bei aktuell geltender Rechtslage Bestand haben. Ziff. 23.1.3. ADSp unterscheidet anders als § 452 HGB und § 452a HGB nicht zwischen bekanntem und unbekanntem Schadensort. Das

war unter der Geltung des bisherigen Seehandelsrechtes unschädlich, denn anders als im Landfrachtrecht war die Haftung im Seefrachtrecht, jedenfalls solange kein Konnossement ausgestellt war, in jeder Hinsicht disponibel. Das ist nach der Reform des Seehandelsrechtes nicht mehr der Fall. Nach § 512 HGB n.F. kann von den Haftungsbeträgen des § 504 HGB nur abgewichen werden, wenn diese im Einzelnen ausgehandelt wurden. Eine Abweichung durch AGB zugunsten des Verfrachters oder eines als Verfrachter zu behandelnden Fixkostenspediteurs (§ 459 HGB), also auch durch Spediteurbedingungen, ist somit nicht möglich. Zwar stellt § 504 HGB auch auf 2 Sonderziehungsrechte/kg ab, enthält aber weiterhin – wie das alte Recht, jedoch jetzt einseitig zwingend – eine zusätzliche Haftungsgrenze, und zwar für das Stück oder die Einheit, für die bis zu 667,66 SZR gehaftet wird. Das kann bei leichten Paketen in hoher Anzahl (z.B. Medikamente) weitaus höher sein als die 2 SZR/kg. Liegt ein bekannter Schadensort auf der Seestrecke im Rahmen eines multimodalen Transportes vor, würde Ziff. 23.1.3. ADSp mit der Festlegung einer einheitlichen Haftungsgrenze von 2 SZR/kg von der gesetzlich zwingenden Haftung im Seerecht in gewissen Fallkonstellationen zugunsten des Spediteurs abweichen und wäre damit bei einem bekannten Schadensort auf der Seestrecke unwirksam. Ziff. 23.1.3. ADSp hätte damit allenfalls Bedeutung bei einem unbekanntem Schadensort, bei dem die gesetzliche Wertung auf das Landfrachtrecht verweist. Wegen des Verbotes der geltungserhaltenen Reduktion und der bei AGB gebotenen abstrakten Betrachtungsweise ist deshalb der Regelung der Ziff. 23.1.3. ADSp in ihrer gegenwärtigen Fassung trotz der Entscheidung des BGH die Wirksamkeit abzusprechen.

D. Auswirkungen für die Praxis

Bei der dringenden und überfälligen Neufassung der ADSp sollten die Redakteure der ADSp erwägen, die Haftung für Schäden auf der Landstrecke und bei unbekanntem Schadensort bei Multimodaltransporten in zulässiger Weise auf 2 SZR/kg zu beschränken.

E. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Es war lange Zeit umstritten, wo bei einem multimodalen Transport unter Einschluss einer Seestrecke die Seestrecke endet. Klarstellung brachte das Urteil des BGH vom 18.10.2007 (I ZR 138/04 - TranspR 2007, 472), wonach die Seestrecke spätestens dann endet, wenn bei wertender Betrachtungsweise mit dem Beladen des Landtransportmittels begonnen werde. Das war hier der Fall, so dass der BGH den Schadensfall dem Landfrachtrecht zuweisen konnte.

Bedeutung hat die Entscheidung ferner für einen prozessualen Aspekt. Die Klägerin hatte in der ersten Instanz wohl nicht ausreichend den Vortrag der Beklagten bestritten, dass die Maschine für eine Bewegung durch einen Gabelstapler nicht geeignet gewesen sei und entsprechende Hinweise gefehlt hätten. Erst in der zweiten Instanz hatte die Klägerin im einzelnen vorgetragen, warum der Gabelstaplerfahrer hätte erkennen müssen, dass er die Maschine mit den Gabelstaplerzinken nicht unterfahren durfte, weil dadurch zwangsläufig die erhebliche Beschädigung der Maschine eintreten musste. Diesen Vortrag hatte das Berufungsgericht als in der 2. Instanz verspätet nach § 531 Abs. 2 ZPO zurückgewiesen. Dem stimmte der BGH nicht zu. Er verwies auf ein in der 1. Instanz vorgelegtes Parteigutachten, das die Vorinstanzen als qualifizierten Parteivortrag hätten werten müssen (BGH, Urt. v. 08.07.2009 - VIII ZR 314/07 - NJW 2009, 2894; BGH, Beschl. v. 07.02.2011 - VI ZR 269/09 - VersR 2011, 1202) und nicht übergehen durften. Die in der 2. Instanz vorgenommenen intensiveren Erläuterungen des Gutachtens seien deshalb nicht neu. Neu sei nur ein Vortrag, der in der 2. Instanz einen sehr allgemein gehaltenen Vortrag aus der 1. Instanz konkretisiert und erstmals substantiiert. Sei der Vortrag in der 1. Instanz bereits schlüssig, könne in der weiteren Konkretisierung, seiner Verdeutlichung oder Erläuterung kein neues Vorbringen gesehen werden.

3

Auslegung und Wirkung von Verbotsgutklauseln mit Wertbegrenzung in AGB von KEP-Dienstleistern

Leitsatz:

Die Beförderungsausschlussklausel in den Beförderungsbedingungen eines Paketdienstunternehmens, wonach der Wert eines Pakets den Gegenwert von 50.000 US-Dollar in der jeweiligen Landeswährung

nicht überschreiten darf, ist - wenn die Landeswährung der Euro ist - dahin auszulegen, dass die Wertgrenze auf der Basis des Euro-Referenzkurses (Mittelkurses) der Europäischen Zentralbank zu ermitteln ist.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 04.07.2013, I ZR 156/12

von **Carsten Bennera**, RA, Advos Rechtsanwälte, Düsseldorf

A. Problemstellung

Im Bereich der Kurier-, Express- und Paketdienstleister werden üblicherweise Allgemeine Geschäftsbedingungen verwandt, in denen bestimmte Güter vom Versand ausgeschlossen werden sollen (sog. Verbotsgutklauseln). Typischerweise enthalten diese Klauselwerke auch Beförderungsausschlüsse ab einer bestimmten Wertgrenze durch Nennung eines Betrages in einer Währung. In dieser Entscheidung hatte der BGH sich mit der Auslegung einer solchen Klausel, die einen Betrag in US-Dollar als Höchstbetrag nannte, und deren Wirkung zu befassen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Gegenstand der Entscheidung ist der Regress eines Transportversicherers aufgrund des Verlusts des Inhalts einer Paketsendung im Rahmen der Beförderung von Österreich nach Deutschland. Der Paketdienstleister hatte eine Klausel verwandt, nach der die Beklagte u.a. keine Waren befördere, deren Wert „den Gegenwert von 50.000,00 USD in der jeweiligen Landeswährung überschreitet“.

Die Vereinbarung der AGB war unstrittig. Nach der Beweisaufnahme hat das Berufungsgericht festgestellt, dass der Wert des verlorenen technischen Gegenstandes 32.030 Euro betrug. Das Berufungsgericht bejahte eine unbegrenzte Haftung der Beklagten nach Art. 29 CMR und bewertete die zitierte Klausel als nicht anwendbar, weil unter Zugrundelegung der kundenfreundlichsten Auslegung nach § 305c Abs. 2 BGB angenommen werden müsse, dass die Wertgrenze nicht erreicht sei. Zur Umrechnung seien verschiedene Kurse eines inländischen Geld- oder Kreditinstituts, der europäischen Zentralbank oder eines gebräuchlichen Währungsrechners nutzbar, konkret wandte das Berufungsgericht den Schalterkurs (Kassa-Kurs) als den typischerweise niedrigsten Kurs an, der unter Berücksichtigung des Einlieferungsdatums auf einen Wert von unter 50.000 US-Dollar komme. Die vom Berufungsgericht auch geäußerten Zweifel an der Verbotsgutklausel im Hinblick auf das in § 307 Abs. 1 Satz 2 BGB normierte Transparenzgebot konnten damit offenbleiben. Dementsprechend wurde der Klage vollumfänglich entsprochen.

Der BGH hat den Rechtsstreit an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die Notwendigkeit der Zurückverweisung ergab sich, weil der BGH zum einen das Ergebnis der Bewertung der Klausel durch das Berufungsgericht beanstandete und zum anderen ein Mitverschulden dem Grunde nach bejahte, über dessen Höhe das Berufungsgericht nach Zurückverweisung zu entscheiden hat.

In der rechtlichen Wertung stimmt der BGH daher grundsätzlich mit dem Berufungsgericht überein; entscheidender Unterschied ist einmal die Prüfung der Verbotsgutklausel der Beklagten und zum anderen dann – konsequent – die Prüfung des etwaigen Mitverschuldens, weil durch die abweichende Prüfung der Klausel die Frage des Mitverschuldens relevant wird. Der BGH gibt dabei – in seinem Leitsatz ausdrücklich hervorgehoben – zum einen eine eindeutige Anleitung zum Verständnis von AGB-Klauseln und zum anderen – nicht im Leitsatz niedergelegt – Hinweise zur Frage des Mitverschuldens.

Der BGH bestätigt in seiner Prüfung zunächst, dass auch im Falle der unbegrenzten Haftung nach Art. 29 CMR ein Mitverschuldenseinwand nach § 254 Abs. 2 BGB unter dem Gesichtspunkt der Einlieferung von Verbotsgut nach den vom Paketdienstleister definierten Transportbedingungen zu berücksichtigen ist. Er nimmt in seiner Würdigung Bezug auf zwei frühere Entscheidungen zu Verbotsgutbestimmungen (grundlegend BGH, Urt. v. 13.07.2006 - I ZR 245/03 - TranspR 2006, 448, daran anschließend BGH, Urt. v. 15.02.2007 - I ZR 186/03 - TranspR 2007, 164) und bestätigt die damalige Rechtsprechung. Aufgrund des beachtlichen Selbstwiderspruchs, wenn nämlich der Absender trotz Kenntnis der Verbotsgutklausel vollen Schadensersatz verlangt, ist ein erhebliches Mitverschulden anzunehmen, das unter Abwä-

gung der Verursachungsbeiträge bis zum Haftungsausschluss gehen kann.

Im zu entscheidenden Fall unterstellt der BGH ein Kennenmüssen des Inhalts der Klausel. Die Klausel bewirke, dass der Verwender – die Beklagte – berechtigt sei, deshalb die Beförderung zu verweigern oder eine bereits begonnene Beförderung einzustellen, wenn ihm bekannt ist oder wird, dass der Wert des Inhalts die definierte Grenze übersteigt. Für die Ursächlichkeit des Mitverschuldens bestätigt der BGH unter Verweis auf die erste Verbotsgut-Entscheidung (BGH, Urt. v. 13.07.2006 - I ZR 245/03), dass allein die entzogene Möglichkeit der Ablehnung der Beförderung hierfür ausreichend ist.

Bei der Bewertung der Klausel hat der BGH aber eine vom Berufungsgericht abweichende Würdigung vorgenommen. Er beanstandet zunächst die Prüfungsreihenfolge des Berufungsgerichts und bestätigt die als gefestigt zu bezeichnende Rechtsprechung, dass vor einer Klauselprüfung an den Maßstäben des § 305 ff. BGB zunächst ihr Inhalt durch Auslegung zu ermitteln sei (grundlegend: BGH, Urt. v. 15.11.2006 - VIII ZR 166/06 - NJW 2007, 504). Erst wenn nach dieser Prüfung Zweifel oder zumindest zwei Auslegungsergebnisse rechtlich vertretbar sind, kommt die Unklarheitenregel des § 305c Abs. 2 BGB zur Anwendung. Der BGH bekräftigt das Vorrangverhältnis der Wort- und Willensauslegung vor der vom Berufungsgericht als erstes vorgenommenen Unklarheitenprüfung nach § 305c Abs. 2 BGB.

Bei der streitgegenständlichen Klausel sei die Passage „in der jeweiligen Landeswährung“ auszulegen. Die zunächst zu ermittelnde Landeswährung ist im Streitfall eindeutig der Euro. Ohne nähere Begründung bezeichnet der BGH es als naheliegend, den Mittelkurs der Europäischen Zentralbank zur Vornahme der Umrechnung heranzuziehen, weil es sich um den gebräuchlichsten und leicht festzustellenden Kurs handele, der täglich als Referenzkurs festgelegt wird. Damit ergebe sich ein Zugang für den durchschnittlichen geschäftlichen, aber auch privaten Versender, ohne dass es eines erheblichen Aufwandes bedarf, diesen Kurs zu ermitteln. Die vom Berufungsgericht anderweitig aufgezeigten Umrechnungsmöglichkeiten weist der BGH als unklar, nicht anwendbar, abwegig oder nicht interessengerecht zurück. Die Klausel biete damit nur eine Auslegung. Aufgrund dessen sei die Klausel dann nicht mehr anhand der Regeln der §§ 305 ff. BGB zu prüfen.

Aufgrund des so gefundenen Ergebnisses ergebe sich damit ein Wert der Sendung, der die Wertgrenze von 50.000 US-Dollar übersteigt, so dass die Frage des Mitverschuldens relevant werde. Der BGH bestätigt, dass es dem Tatrichter obliegt, die Abwägung der Mitverschuldensanteile vorzunehmen. Dabei erteilt er der von der Beklagten vertretenen Auffassung eine Absage, dass aufgrund des bloßen Verstoßes gegen eine Verbotsgutklausel automatisch die Haftung des Frachtführers nach den §§ 311 Abs. 2, 280, 249 Abs. 1 BGB vollständig entfällt.

Die Entscheidung enthält ferner eine Klarstellung im Hinblick auf den Zeitpunkt des Hinweises des Absenders auf den Verbotsgutverstoß. Konsequent stellt der BGH auch hier darauf ab, dass der Hinweis so rechtzeitig erfolgen muss, dass der Frachtführer noch über die Annahme des Beförderungsauftrags entscheiden kann (zuvor zur Wertangabe: BGH, Urt. v. 13.06.2012 - I ZR 87/11 - TranspR 2012, 463). Ferner stellt der BGH noch einmal klar, dass sich das Mitverschulden nicht nur im Hinblick auf den Betrag ausgewirkt hat, um den die Verbotsgutgrenze überschritten wird, sondern auf den Gesamtbetrag.

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung fügt sich lückenlos in die in der transportrechtlichen Praxis weiterhin sehr relevante Mitverschuldensrechtsprechung ein. Die Auswirkung inhaltlich wirksamer Verbotsgutklauseln bis hin zum Haftungsausschluss wird bestätigt. Eine automatische vollständige Vernichtung des Ersatzanspruchs durch den Verstoß gegen Verbotsgutklauseln wird aber verneint. Somit bleibt es dabei, dass es den Tatrichtern in ihrer Wertung der Verursachungsbeiträge frei steht, eine Mitverschuldensquotelung vorzunehmen. In der Praxis ist also auch in dieser Fallgestaltung die Bandbreite von voller Verurteilung bis zum vollständigem Haftungsausschluss möglich.

Gleichzeitig eröffnet der BGH mit den Auslegungsvorgaben Möglichkeiten zur Gestaltung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen. Dies ist deshalb beachtlich, weil der BGH eine Auslegungsfrage ausdrücklich – auch im Leitsatz – offenlässt, weil der zu entscheidende Sachver-

halt die Beantwortung dieser Frage nicht fordert. Denn es stellt sich die Frage, wie die Klausel zu bewerten ist, wenn mehrere Landeswährungen in Betracht kommen. Dies erscheint auf den ersten Blick nicht konsequent. Es erscheint daher fraglich, ob man die Entscheidung zu dieser Formulierung der AGB eines Paketdienstleisters als abschließend und vor dem Hintergrund des AGB-Rechts richtig bewerten können darf. Der BGH hat hierzu auf Ausführungen verzichtet, was ein Indiz dafür sein könnte, dass er es für zweifelhaft hält, dass sich Schwierigkeiten bei der Ermittlung nur einer Landeswährung ergeben können. Ausgeschlossen erscheint dies aber nicht. Mit der Entscheidung steht aber fest, dass es bei einer Klauselprüfung erlaubt ist, Zweifel begründende Aspekte auszublenden, wenn es für den Sachverhalt nicht darauf ankommt.

D. Auswirkungen für die Praxis

Der BGH bestätigt nach etwa sechs Jahren noch einmal, dass es für den Frachtführer möglich ist, in Allgemeinen Geschäftsbedingungen Beförderungsausschlüsse zu formulieren. Maßstab für deren Wirksamkeit ist allein deren Auslegung und ggf. die Inhaltskontrolle gemäß den §§ 305 ff. BGB. Mittelbar erzielen die Verwender der Klauseln damit Haftungseinschränkungen.

Ferner festigt der BGH seine Rechtsprechung zur AGB-Auslegung und bestimmt eindeutig das Vorrangverhältnis der Auslegung vor der Wertung unter den Bestimmungen der §§ 305 ff. BGB, die bei einer nach den Maßstäben des BGH eindeutigen Auslegung gänzlich außer Betracht zu lassen sind. Dies dürfte für die Praxis der AGB-Prüfung eine nicht unerhebliche Bedeutung erlangen, zumal die Prüfungsschritte in der Praxis häufig durch die Instanzgerichte vermischt werden. Dazu dient die hier vom BGH aufgehobene Entscheidung als Beispiel. Ferner gibt der BGH bei dieser Bewertung Spielraum für die Auslegung insoweit, als eine freie richterliche Würdigung verbleibt, Auslegungsmöglichkeiten als fernliegend auszuschließen und damit nicht mehr zur Prüfung anhand der §§ 305 ff. BGB zu kommen.

4

Haftung des Frachtführers bei Falschablieferung

Leitsatz:

Der Frachtführer haftet dem Absender/Verkäufer eines Gutes, der durch betrügerisches Verhalten des Bestellers zur Versendung an eine bestimmte Empfängeranschrift veranlasst worden ist, auch dann wegen Verlustes des Gutes, wenn er dieses nicht an den im Frachtvertrag bezeichneten Empfänger oder an Leute übergibt, die als Mitarbeiter dieses Empfängers auftreten.

Anmerkung zu OLG Hamm, Urteil vom 26.08.2013, I-18 U 164/12

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Der Frachtführer ist dazu verpflichtet, die Ware an den bestimmungsgemäßen Empfänger auszuliefern. Kommt er dieser Pflicht nicht nach, macht er sich unter Umständen schadensersatzpflichtig. Gilt dies auch, wenn der Verkäufer, welcher dem Frachtführer die Ware zur Beförderung anvertraut hat, auf einen Betrüger hereingefallen ist?

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der in Deutschland ansässige Absender versendete Ware an einen im EU-Ausland ansässigen Betrüger. Die Ware wurde grenzüberschreitend per LKW befördert. Der eingesetzte Frachtführer lieferte die Ware jedoch nicht an den bestimmungsgemäßen Empfänger laut Frachtbrief, sondern an eine dritte Person aus. Die Transportversicherung des Absenders machte gegenüber dem Frachtführer Ansprüche wegen des Verlustes der Sendung geltend. Der Schadensbetrag liegt unterhalb der Grundhaftung der CMR von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm.

Das LG Essen hatte der Klage stattgegeben. Das OLG Hamm hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen.

C. Kontext der Entscheidung

Liefert der Frachtführer das ihm anvertraute Gut nicht an den im Frachtbrief genannten Empfänger aus oder erreicht die Sendung den bestimmungsgemäßen Empfänger auch nicht zu einem späteren Zeitpunkt, wird regelmäßig eine Einstandspflicht des Frachtführers für den Verlust des Gutes bejaht. Oftmals gehen die Gerichte in einem solchen Fall auch von einem leichtfertigen Handeln des Frachtführers aus, so dass dieser dann unbegrenzt haften muss. Das zugrundeliegende Rechtsverhältnis zwischen Absender und Empfänger wird im Falle eines Transportschadens hingegen nur selten thematisiert. Im vorliegenden Fall hätte es sich angeboten, diesen Punkt näher zu untersuchen. Dies ist leider unterblieben.

D. Auswirkungen für die Praxis

Glück gehabt, werden sich der Verkäufer/Absender und dessen Transportversicherer nach der Entscheidung des OLG Hamm gedacht haben. Denn ohne den (später hinzutretenden) Fehler des ausliefernden Fahrers, welcher die Sendung nicht an den bestimmungsgemäßen Empfänger ausgeliefert hat, hätte der Verkäufer einen Totalverlust erlitten und wäre aller Wahrscheinlichkeit nach auf seinem Schaden sitzen geblieben. Er war schließlich – soweit unstreitig – einem Betrüger aufgesessen. Bei ordnungsgemäßer Transportdurchführung hätte der Verkäufer somit gar nichts bekommen.

Das Ergebnis scheint daher auf den ersten Blick unbillig zu sein. Eine Teilung der Haftung zwischen Absender und Frachtführer oder gar eine Verneinung der Haftung des Frachtführers hätten wohl nähergelegen. Da auf die Wiedergabe des Tatbestandes verzichtet wurde und die erstinstanzliche Entscheidung bislang leider nicht veröffentlicht wurde, lässt sich nicht erkennen, inwieweit sich das OLG Hamm mit solchen Fragen der (fehlenden) Kausalität auseinandersetzen musste. Die Falschauslieferung genügte jedenfalls dem Gericht, um eine Haftung für den eingetretenen Schaden zu bejahen.

5

Verteilung der Kosten einer Anschlussweiche zwischen Netzbetreiber und Anschließer

Leitsätze:

1. Die Kostenverteilung dem Grunde nach ist einer selbstständigen Entscheidung durch Verwaltungsakt zugänglich. In Fällen, in denen die Behörde sich eine spätere Überprüfung der Angemessenheit der einzelnen Kostenpositionen vorbehält, sind für die grundsätzliche Kostenverteilung nicht zwingend Ermittlungen zur Kostenhöhe erforderlich.

2. Die vertragsersetzende Entscheidung der Beklagten nach § 13 Abs. 2 AEG hat sich an den Vorgaben des § 13 Abs. 1 Satz 1 AEG zu orientieren und muss deshalb auch dem dortigen Maßstab der Billigkeit entsprechen. Insoweit kann zurückgegriffen werden auf den zivilrechtlichen Begriff der Billigkeit des § 315 Abs. 3 Satz 1 BGB und die dazu entwickelten Grundsätze.

3. Bei einer billigen Kostenregelung gibt es regelmäßig nicht nur eine einzige, allein rechtmäßige Entscheidung, sondern es ist ein gewisser Entscheidungsspielraum für die Kostenverteilung eröffnet.

4. Aus dem Wortlaut der Norm, aus der Entstehungsgeschichte und aus der Systematik der Norm folgt, dass dem Anschließer nicht stets alle Kosten der Anschlussweiche zur Last fallen. Bei der Entscheidung nach § 13 Abs. 2 AEG sind vielmehr das Veranlasserprinzip und die gegenseitige Interessenlage zu berücksichtigen.

Anmerkung zu VG Köln, Urteil vom 11.10.2013, 18 K 5225/12

von **Dr. Frank Wilting**, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Verwaltungsrecht, Niedernhausen

A. Problemstellung

Öffentliche Eisenbahnen (Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen – „EIU“) sind verpflichtet, angrenzenden Bahnen den Anschluss an ihre Infrastruktur zu gewähren, dies unter billiger Re-

gelung der Bedingungen und Kosten (§ 13 Abs. 1 AEG). Die Anschlussbedingungen werden üblicherweise in Infrastruktur-Anschlussverträgen geregelt. Können sich die Parteien über die Bedingungen und Kosten nicht einigen, und ist eine Eisenbahn des Bundes beteiligt, entscheidet auf Antrag das Eisenbahn-Bundesamt („EBA") nach § 13 Abs. 2 AEG. Das den Anschluss gewährende große EIU des Bundes versucht dabei in der Regel, dem Anschließer pauschal sämtliche Kosten für Inspektion, Wartung und Entstörung sowie auch für den Rückbau im Falle der Beendigung des Anschlusses aufzuerlegen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Das VG Köln hatte über eine Klage des großen EIU des Bundes gegen eine Entscheidung des EBA über die Kostenverteilung von zwei Anschlussweichen des beigeladenen Anschließers zu entscheiden. Mangels bislang nicht konkret nachgewiesener Einzelkosten hatte das angerufene EBA eine Grundentscheidung getroffen. Danach sollten die Unterhaltungskosten zwischen der Klägerin und der Beigeladenen hälftig geteilt werden, soweit es die erste Weiche betraf, mit der die Infrastruktur der Beigeladenen unmittelbar an die öffentliche Infrastruktur der Klägerin anschloss. Die Rückbaukosten für diese Weiche sollten nach der Entscheidung des EBA allein von der Klägerin getragen werden. Bezüglich der zweiten Weiche, die nachstehend nicht weiter betrachtet werden soll, entschied das EBA, dass die Klägerin auch den begünstigten weiteren Unteranschließer mit in die Kostenverteilung einzubeziehen habe.

Das VG Köln stellte zunächst fest, dass das EBA durch Verwaltungsakt eine Grundentscheidung über den Anteil der Kostentragung fällen durfte. Diese Teilentscheidung sei im Interesse der Beklagten und der Beigeladenen, also der beiden Vertragsparteien, zur Herstellung von Rechtssicherheit im Gleisanschlussrecht sachgerecht und geboten. Dies gelte jedenfalls, wenn sich das EBA, wie hier, eine spätere Überprüfung der einzelnen Kostenpositionen vorbehalten habe.

In der Sache habe sich die vertragsersetzende Entscheidung des EBA nach § 13 Abs. 2 AEG an dem in Abs. 1 vorgegebenen Maßstab der Billigkeit zu orientieren. Bei der Auslegung dieses Rechtsbegriffs könne auf den zivilrechtlichen Begriff der Billigkeit des § 315 Abs. 3 Satz 1 BGB zurückgegriffen werden. Zwar gehe es bei der Festlegung der Höhe von Gleisanschlusskosten nach § 13 Abs. 1 AEG nicht zwingend um eine einseitige Leistungsbestimmung des anschlussgebenden EIU. Da eine Anrufung des EBA nach § 13 Abs. 2 AEG eine Nichteinigung voraussetze, gehe der Gesetzgeber des AEG offensichtlich von einem Primat des Vertrages aus, also von einer zu erzielenden Einigung über die Anschlusskosten. Wenn sich zwei gleichgeordnete Rechtssubjekte gegenüberstehen und sich im Rahmen von § 13 Abs. 1 AEG nicht einigen können, sei ein Rückgriff auf die zivilrechtlichen Grundsätze des § 315 BGB nicht systemwidrig.

Das VG Köln hat die Auffassung des großen EIU zurückgewiesen, welches die Kosten der Anschlussweiche bislang stets dem Anschließer in voller Höhe aufzuerlegen versuchte. Eine solche einseitige Kostenlast lasse sich schon nicht aus dem Wortlaut und auch nicht aus der Entstehungsgeschichte des § 13 AEG entnehmen. Hätte der Gesetzgeber eine vollständige Kostenabwälzung beabsichtigt, hätte es keiner Befugnis zur vertragsersetzenden Entscheidung durch das EBA im Einzelfall bedurft. Dieses habe bei seiner Entscheidung das Veranlasserprinzip und die gegenseitige Interessenlage zu berücksichtigen. Dabei gebe es nicht eine einzige, allein rechtmäßige Entscheidung, sondern es sei ein gewisser Entscheidungsspielraum für die Kostenverteilung eröffnet. Eine hälftige Kostenverteilung begegne dabei keinen Bedenken. Denn beide Vertragsparteien haben ein Interesse an dem Erhalt der Weiche und tragen beide zu deren Verschleiß bei. Die Klägerin ziehe aus dem Gleisanschluss Vorteile, da Güterverkehr nur über Gleisanschlüsse in ihr Netz eingespeist werde und entsprechende Trassenmehreinnahmen erzeuge. Zudem werde die Weiche nicht nur von Zügen genutzt, die den Gleisanschluss der Beigeladenen befahren; sie werde insbesondere durch den auf dem Netz der Klägerin stattfindenden Verkehr über das öffentliche Hauptgleis befahren. Sofern allerdings die Klägerin für die Positionen Inspektion, Wartung und Entstörung eine Kostenpauschale ansetze, sei dies nicht zu beanstanden. Eine Pauschale sei zweckmäßig, weil es um regelmäßig durchzuführende Tätigkeiten gehe, in denen auch Fixkosten enthalten seien. Die späteren Rückbaukosten schließlich habe die Klägerin allein zu tragen. Die Beigeladene habe den Einbau der Weiche weder veranlasst noch habe sie ei-

ne Rückbauverpflichtung vertraglich übernommen.

C. Kontext der Entscheidung

Höchstrichterliche Entscheidungen zum vorstehenden Themenkomplex sind nicht bekannt. Es bleibt die Entscheidung der Berufungsinstanz abzuwarten.

D. Auswirkungen für die Praxis

Für die Praxis hat die Entscheidung erhebliche monetäre Auswirkungen. Bei jedem Neuabschluss und bei jeder Änderung von Gleisanschlussverträgen werden anschließende EIU auf Basis der vorliegenden Entscheidung gestärkt in Verhandlungen mit dem großen anschlussgebenden EIU treten können. Sofern die Entscheidung des VG Köln Bestand haben wird, wird ein pauschales Abwälzen von laufenden Kosten für Anschlussweichen auf den Anschließer nicht mehr möglich sein. Bei der Entscheidung über Rückbaukosten, die in der Regel die größte Einzelkostenposition darstellen, wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob bereits vertragliche Verpflichtungen insoweit eingegangen wurden bzw. wer den ursprünglichen Einbau der Weiche veranlasst hat.

6

Palettentausch und Umsatzsteuer

von **Hubert Valder**, RA, Bonn

A. Einleitung

Die überwiegende Anzahl der zu transportierenden Güter sind auf Paletten gestaut. Diese Paletten werden – zumindest innerhalb der Bundesrepublik Deutschland – überwiegend nicht mit der Ware verkauft, sondern der Käufer der Ware wird zur Rückgabe von Leerpaletten gleicher Anzahl, Art und Güte verpflichtet. Die Abwicklung dieses auf der Lieferebene vereinbarten Palettentauschs obliegt in der Praxis den mit der Transportorganisation und Transportabwicklung beauftragten Spediteuren und Frachtführern. Danach besteht regelmäßig die Verpflichtung der Spediteure bzw. Frachtführer, die an der Entladestelle palettierten Güter abzuliefern und leere Paletten gleicher Anzahl, Art und Güte zurückzunehmen und diese an die Beladestelle (oder sonst vereinbarte Stelle) zurückzuliefern, sofern sie nicht bereits bei Übernahme der palettierten Güter an der Beladestelle dem Verlader leere Paletten überlassen haben.

In den letzten Jahren war in der Praxis zu beobachten, dass die beim sogenannten Palettentausch anfallenden Vorgänge umsatzsteuerrechtlich unterschiedlich beurteilt wurden. Das Schreiben des Bundesfinanzministeriums (BMF) vom 05.11.2013 zur „Umsatzsteuerrechtlichen Behandlung der Hin- und Rückgabe von Transportbehältnissen“ (IV D 2-S 7200/07/10022:001 schafft in drei wichtigen Punkten Klarheit hinsichtlich der umsatzsteuerrechtlichen Behandlung des Palettentauschs.

B. Ausgangssituation

Gegenstand einer Palettentauschvereinbarung ist im Kern die Zusage, nach Anzahl, Art und Qualität gleichwertige (leere) Paletten zurückzugewähren, nicht jedoch dieselben (beladenen) Paletten. Qualitativ bezieht sich die Rückgabeverpflichtung immer nur auf solche Paletten, die als Mehrwegverpackung wiederverwendet werden können. Zur Bestimmung der Qualität ist mangels abweichender Vereinbarung auf § 243 BGB abzustellen, wonach eine Qualität mittlerer Art und Güte geschuldet wird, mithin Paletten, die als Mehrwegtransportverpackung wieder verwendbar sind. Vor diesem tatsächlichen Hintergrund werden für Palettentauschvereinbarungen nach überwiegender Auffassung in Rechtsprechung und Literatur die Vorschriften über das Sachdarlehen nach den §§ 607 ff. BGB angewendet. Hiervon geht auch das BMF-Schreiben aus.

C. Umsatzsteuerrechtliche Beurteilung

I. Palettentausch

Umsatzsteuerrechtlich stellt die Gewährung eines Sachdarlehens keine Lieferung und Rücklieferung, sondern eine sonstige Leistung dar, die in der Nutzungsüberlassung des Sachwerts vom Darlehensgeber an den Darlehensnehmer besteht. Erhebt der Palettengläubiger als Darlehensgeber für die Nutzungsüberlassung ein Entgelt, ist der Vorgang grundsätzlich steuerbar und regelmäßig auch steuerpflichtig. Gleiches gilt, wenn ein Entgelt für die Palettenabwicklung (sog. „Handling“), beispielsweise eine Palettentauschgebühr, in Rechnung gestellt wird. Insofern werden also auch die Fälle erfasst, bei denen der Verlader als Palettengläubiger und damit Darlehensgeber auftritt, aber dennoch der Spediteur für die Abwicklung des Palettenverkehrs eine Vergütung

verlangt. Schließlich stellt das BMF für die Fälle des unentgeltlichen Palettentauschs klar, dass die darin liegende Nutzungsüberlassung nicht nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG steuerbar ist. In diesen Fällen liegt auch keine unentgeltliche Wertabgabe i.S.d. § 3 Abs. 9 a UStG vor, weil die Nutzungsüberlassung aus unternehmerischen Gründen erfolgt.

Für den Vorsteuerabzug im Rahmen einer normalen Abwicklung des Palettentauschs ergibt sich daraus: Werden Paletten entgeltlich im Leistungsaustausch nach § 1 Abs. 1 Nr. 1 UStG zur Nutzung überlassen, steht dem leistenden Unternehmer unter den weiteren Voraussetzungen des § 15 UStG der Vorsteuerabzug aus der Anschaffung, Herstellung und Reparatur der Paletten zu. Werden Paletten hingegen unentgeltlich überlassen, ist für den Vorsteuerabzug des leistenden Unternehmers dessen unternehmerische Gesamttätigkeit entscheidend.

II. Leistungsstörung beim Palettentausch

In der Vergangenheit wurden insbesondere solche Sachverhalte umsatzsteuerrechtlich unterschiedlich behandelt, in denen der Palettenschuldner (Darlehensnehmer) seiner vertraglichen Verpflichtung zur Rückgabe von Paletten nicht nachkam. Hier entspricht es einer weitverbreiteten Praxis, dass offene Palettenforderungen mit Frachtforderungen verrechnet wurden. Dabei wurde aber in rechtlicher Hinsicht verkannt, dass Frachtforderungen (Geldschuld) nicht mit Palettenforderungen (Sachschuld) verrechnet werden können. Um eine Aufrechnungslage herzustellen, musste erst die Sachschuld in eine Geldschuld „umgewandelt“ werden. Dies geschieht regelmäßig in der Weise, dass der Palettengläubiger unter den Voraussetzungen der §§ 280, 286 BGB Schadensersatz wegen Nichtrückgabe von Paletten verlangt. In dem BMF-Schreiben wird nunmehr klargestellt, dass Zahlungen in Erfüllung dieser (Schadensersatz-)Verpflichtung kein Entgelt für eine steuerbare Leistung des geschädigten Palettengläubigers sind, sondern echter Schadensersatz. Dies gilt auch für den Ausgleich von Palettenkonten, auf denen der jeweilige Saldo zwischen erhaltenen und zurückgewährten Paletten auf Basis von Aufzeichnungen ermittelt und in Geld ausgeglichen wird.

In dem BMF-Schreiben wird zu Recht darauf hingewiesen, dass von dieser Fallgestaltung die Sachverhalte abzugrenzen sind, bei denen kein Fall einer Leistungsstörung vorliegt. Es ist weiterhin von einem Leistungsaustauschverhältnis in den Fällen auszugehen, in denen sich die am Palettentausch Beteiligten im Nachhinein auf eine Ausgleichzahlung verständigen. Ist zum Beispiel einem Frachtführer der Aufwand zu hoch, für die Rückführung von drei Paletten einen zeit- und kostenintensiven Transport zu seinem Vertragspartner durchzuführen, steht es den Beteiligten frei, im Nachhinein zu vereinbaren, dass der Palettenschuldner die Paletten behält und stattdessen eine Ausgleichzahlung leistet. Der Charakter eines Sachdarlehens bleibt grundsätzlich hiervon unberührt, vielmehr schließt sich an die Darlehensgewährung die entgeltliche Palettenlieferung an den ursprünglichen Darlehensnehmer an.

III. Reparatur-Tausch-Programm

Die Verpflichtung, Leerpaletten zurückzugewähren, bezieht sich auf gebrauchs- oder tauschfähige Paletten. Reparaturbedürftige Paletten sind daher nicht tauschfähig. In der Praxis werden aber auch reparaturfähige gegen gebrauchs- oder tauschfähige Paletten getauscht. Im Rahmen des sogenannten EPAL-Reparatur-Tauschprogramms können (bis zu) drei defekte Paletten gegen eine reparierte kostenfrei eingetauscht werden. In dem BMF-Schreiben wird hierzu klargestellt, dass in diesem Fall ein umsatzsteuerrechtlicher Leistungsaustausch in Form eines Tauschs nach § 3 Abs. 12 Satz 1 UStG vorliegt. Dies gilt auch dann, wenn Leistung und Gegenleistung zu unterschiedlichen Zeitpunkten erbracht werden.

D. Anwendungsregelungen

Das BMF-Schreiben vom 05.11.2013 enthält eine Nichtbeanstandungsregelung, wonach es nicht beanstandet wird, wenn Unternehmen ihre bisherige Abrechnungspraxis für Umsätze, die bis zum 01.01.2014 getätigt werden, beibehalten. Diese Frist wurde mittlerweile durch BMF-Schreiben vom 16.12.2013 bis zum 01.07.2014 verlängert.

E. Fazit

Aufgrund des BMF-Schreibens vom 05.11.2013 sind Speditions- und Transportunternehmen sowie deren Vertragspartner gehalten, ihre Abrechnungspraxis zu überprüfen und gegebenenfalls die im BMF-Schreiben zutreffend beschriebene Rechtslage anzupassen. Dies gilt insbesondere für die Fälle, in denen Palettenforderungen mit Frachtforderungen verrechnet werden. Werden nicht getauschte Paletten ohne Umsatzsteuer be-

rechnet, so sollte der in Rechnung gestellte Betrag als Schadensersatz ausgewiesen werden und bei einer Berechnung mit Umsatzsteuer als Kaufpreis.

juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
25.04.2014

Erscheinungsweise:
monatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

2/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Frachtführerhaftung: Inobhutnahme des Frachtgutes durch eigenmächtiges Verladen**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 28.11.2013, I ZR 144/12
von Dr. Karl-Heinz Thume, RA, Fries Rechtsanwälte Partnerschaft, Nürnberg

Anm. 2 **Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers eines Transportcontainers**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 01.10.2013, VI ZR 369/12
von Dr. Kay Uwe Bahnsen, RA, Blaum Dettmers Rabstein, Hamburg

Anm. 3 **Kein Haftungsausschluss der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr bei Beförderung in offenen Wagen**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 12.12.2013, I ZR 65/13
von Dr. Frank Wilting, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Verwaltungsrecht, Niedernhausen

Anm. 4 **Vorrang des MontrÜbk vor dem nationalen Recht**
Anmerkung zu LG Darmstadt, Urteil vom 28.02.2014, 14 O 124/13
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Anm. 5 **Befreiung von Zusatzzoll für bereits auf dem Transportweg befindliche Ware**
Anmerkung zu FG Hamburg, Urteil vom 11.09.2013, 4 K 35/12
von Dr. Talke Ovie, RA'in, Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte, Münster

Anm. 6 **Vorrang der Schleusung von Containerschiffen auf dem Neckar**
Anmerkung zu VG Mainz, Urteil vom 16.10.2013, 3 K 1164/12.MZ
von Markus Jaegers, RA, NJP Grotstollen, Duisburg

Zitiervorschlag: Thume, jurisPR-TranspR 2/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Frachtführerhaftung: Inobhutnahme des Frachtgutes durch eigenmächtiges Verladen

Leitsätze:

1. Wird der Frachtführer (oder eine von ihm eingesetzte Hilfsperson) vor Beendigung des gemäß § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB allein dem Absender obliegenden Verladevorgangs ohne dessen Kenntnis und Billigung beim Verladen des Transportgutes tätig, folgt daraus nicht, dass der Frachtführer das Gut schon zu Beginn seiner eigenmächtigen Mitwirkung bei der Verladung i.S.v. § 425 Abs. 1 HGB in seine Obhut genommen hat.

2. Verlädt der Frachtführer oder eine Hilfsperson das Transportgut eigenmächtig und kommt es dabei zu einer Beschädigung des Gutes, begründet dies einen Schadensersatzanspruch des Auftraggebers gegen den Frachtführer gemäß § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB.

3. Die Vorschrift des § 433 HGB schließt Güterschäden unabhängig vom Zeitpunkt ihrer Entstehung generell von ihrem Anwendungsbereich aus.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 28.11.2013, I ZR 144/12

von **Dr. Karl-Heinz Thume**, RA, Fries Rechtsanwälte Partnerschaft, Nürnberg

A. Problemstellung

Ladevorgänge bei Gütertransporten sind von je her besonders gefahrenträchtig. Das deutsche Recht enthält dazu in § 412 Abs. 1 HGB eine besondere Vorschrift. Nach dieser Bestimmung ist grundsätzlich der Absender verpflichtet, das Gut beförderungssicher zu laden und zu entladen, soweit sich nicht aus besonderen Umständen oder der Verkehrssitte etwas anderes ergibt. Dann hat der Frachtführer lediglich für die betriebssichere Verladung zu sorgen; d.h. er muss überprüfen, ob die vom Absender vorgenommene Ladetätigkeit so ausgeführt ist, dass das Fahrzeug während der vereinbarten Beförderung immer der jeweiligen Verkehrslage gewachsen ist. Problematisch wird es immer dann, wenn Fahrer oder andere Mitarbeiter des Frachtführers alle Ladetätigkeiten ausführen oder daran mithelfen, obwohl der Absender hierzu verpflichtet ist. Treten dann infolge fehlerhafter Beladung Schäden am Frachtgut, an anderen Sachen oder an Personen oder Vermögensschäden (z.B. Verspätungsschäden, weil sich die Beförderung verzögert) ein, stellt sich sofort die Frage, ob und in welchem Umfang hierfür der Frachtführer haftbar gemacht werden kann.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Gegenstand des im vorliegenden Fall streitigen Frachtauftrages war die Beförderung von Laststufenschaltern, die – in acht Kisten verpackt – von Regensburg nach Winnipeg/Kanada versandt werden sollten. Das Gut musste bei der vom Absender beauftragten Lagerhalterin abgeholt werden. Eine von § 412 Abs. 1 HGB abweichende Vereinbarung über die Verladepflicht hatten die Parteien nicht getroffen. Der Frachtführer hatte einen Unterfrachtführer eingesetzt, und dessen Fahrer begab sich zur Lagerhalterin, um dort das Gut abzuholen. Sechs der acht Kisten wurden von Mitarbeitern der Lagerhalterin auf den Anhänger des Lkw verladen. Die restlichen zwei Kisten mussten auf den Motorwagen geladen werden. Der Fahrer fuhr diesen nach der Beladung des Anhängers an die Laderampe und begann in Abwesenheit der Mitarbeiter der Lagerhalterin und ohne von ihnen angewiesen zu sein, die Verladung des restlichen Gutes selbst vorzunehmen. Er verbrachte die zwei restlichen von den Mitarbeitern der Lagerhalterin auf einem elektrischen Flurfördergerät aufgestapelten Kisten auf den Motorwagen, und dabei kippten die Kisten vom Flurfördergerät und fielen auf die Ladefläche des Transportfahrzeuges.

Der Absender verlangte daraufhin vom Frachtführer Ersatz des vollen Schadens in Höhe von 33.162 Euro für den Wert der in den beiden Kisten enthaltenen Laststufenschalter, weil es sich um Gegenstände handelte, die hohe technische Anforderungen erfüllen mussten, so dass eine Überprüfung der Funktionssicherheit nach dem Sturz höhere Kosten als deren Neuherstellung verursacht hätte. Der Frachtführer müsse sich das eigenhändige und schuldhafte Verhalten des Fahrers seines Unterfrachtführers zurechnen lassen und den Schaden in voller Höhe gemäß § 280 Abs. 1 BGB bezahlen. Der Fracht-

führer und sein Unterfrachtführer machten geltend, der Fahrer habe vorher stets der Lagerhalterin beim Verladen beim Transportgut geholfen; er sei daher als Gehilfe des verladepflichtigen Absenders tätig geworden, so dass eine Frachtführerhaftung nicht in Frage komme.

Die Vorinstanzen hatten jeweils den Frachtführer antragsgemäß verurteilt. Der BGH schloss sich deren Rechtsauffassung an. Er verurteilte den Frachtführer zur Zahlung des eingetretenen Güterschadens in voller Höhe.

Der BGH stellte fest, die Beschädigung des Gutes habe sich außerhalb des Haftungszeitraumes des § 425 Abs. 1 HGB ereignet. Die Beladepflicht habe gemäß § 412 Abs. 1 Satz 1 HGB der Absenderin oblegen. Für diese habe die Lagerhalterin auch die ersten sechs Kisten ordnungsgemäß verladen lassen. Die beiden letzten Kisten habe der Fahrer des Unterfrachtführers „auf eigene Faust“ und ohne Wissen der Mitarbeiter der Lagerhalterin verladen. Dieses eigenmächtige Verhalten des Fahrers stelle keine Übernahme des Gutes i.S.d. § 425 Abs. 1 HGB dar. Dagegen spreche insbesondere, dass sich das Gut trotz der Mitwirkung des Fahrers „noch in der Einflusssphäre des Absenders“ befand (Rn. 22 des Besprechungsurteils). Die gegenteilige Auffassung der Revision hätte zudem zur Folge, dass der Absender eine einseitig vom Frachtführer veranlasste Haftungsbegrenzung nach § 431 HGB gegen sich gelten lassen müsste, ohne dies voraussehen zu können. Bei einer vertraglich vereinbarten Übertragung der Verladepflicht auf den Frachtführer wisse aber der Absender, dass die grundsätzlich begrenzte Obhutshaftung des Frachtführers schon einsetze, sobald der Frachtführer mit der Verladetätigkeit beginne.

Ferner führte der BGH aus, dass der Fahrer des Unterfrachtführers objektiv pflichtwidrig und schuldhaft den Schaden verursacht hatte und dass deshalb der Frachtführer für dieses Fehlverhalten gemäß den §§ 280 Abs. 1 Satz 1, 278 Satz 1, 276 BGB vollen Schadensersatz für die Totalbeschädigung des Transportgutes leisten müsse. Der Fahrer sei nämlich im konkreten Fall nicht mit Wissen und Wollen der Lagerhalterin tätig geworden, vielmehr habe er selbst bekundet, zuvor noch nie ein elektrisches Flurfördergerät bedient zu haben. Deshalb habe er auch nicht annehmen können, die Lagerhalterin sei mit seinem Vorgehen einverstanden.

Schließlich entschied der BGH, dass in einem solchen Fall die Haftung des Frachtführers nicht gemäß § 433 HGB begrenzt wird, weil diese Bestimmung – entgegen einer in der Literatur verbreiteten Auffassung – bei einem außerhalb des Haftungszeitraums des Frachtführers stehenden Güterschadens nicht zur Anwendung komme.

C. Kontext der Entscheidung

Dem Urteil ist im Ergebnis zuzustimmen. Bei dem zugrundeliegenden Sachverhalt war klar, dass der Fahrer des Unterfrachtführers die Verladetätigkeit völlig eigenmächtig und ohne jede Vollmacht durchgeführt hat. Insoweit unterscheidet sich der Fall von den häufig vorliegenden ganz ähnlichen Umständen bei der Beladung, bei denen nämlich der Absender oder dessen verantwortlicher Bevollmächtigter dem Fahrer Anweisungen zur Mithilfe erteilt. Bei solchen Anweisungen geht die Rechtsprechung in aller Regel davon aus, dass die Mithilfetätigkeit des Fahrers dann eine reine Gefälligkeitshandlung ist, für die der Frachtführer selbst nicht haftbar gemacht werden kann. Vielmehr gilt er dann als Erfüllungsgehilfe des Absenders (BGH, Urt. v. 27.10.1978 - I ZR 114/76 - VersR 1979, 83). Problematisch wird es, wenn Hilfspersonen des Absenders dem Fahrer des Frachtführers solche Anweisungen erteilen, ohne ihrerseits hierfür eine Vollmacht zu besitzen. Fraglich ist ferner, ob der Fahrer solchen Anweisungen Folge leisten darf, ob er also von seinem eigenen Frachtführer hierzu überhaupt bevollmächtigt ist. Eine solche Anweisung kann nämlich zu einer Veränderung der Ladepflicht des § 412 HGB und damit zu einer Abänderung des vereinbarten Frachtvertrages führen, zu der nur der Frachtführer selbst, aber nicht dessen Fahrer berechtigt ist.

Zu Recht hat der BGH auch entschieden, dass ein solch eigenmächtiges Handeln des Fahrers nicht dazu führen kann, dass das Frachtgut hierdurch bereits in die Obhut des Frachtführers gelangt. Diese Obhut beginnt gemäß § 425 HGB – wie in allen anderen Frachtrechtsordnungen auch – mit der Übernahme des Frachtgutes. Eine solche Übernahme lag hier nicht vor. Die Begründung der Entscheidung ist allerdings in diesem Punkte etwas einseitig. Der BGH betont

nämlich in subjektiver Seite vornehmlich den Übernahmewillen des Frachtführers oder seiner beauftragten Gehilfen, der hier gefehlt habe. Ferner habe sich das Gut noch in der Einflusssphäre des Absenders befunden. Darauf allein kommt es jedoch für die Stellung des Absenders nicht an. Vielmehr wird während der Beladung, selbst wenn der Frachtführer zum Beladen verpflichtet ist, gelegentlich das Gut noch in der Einflusssphäre des Absenders sein, wenn umgekehrt dessen Gehilfen dabei ebenfalls mitwirken. Dogmatisch entscheidend ist vielmehr, dass die Übernahme, die zum Beginn der Obhutshaftung des Frachtführers nach den §§ 425ff HGB führt, genauso wie die Ablieferung ein zweiseitiger Akt ist. Sie setzt auch den Willen des Absenders voraus, die Verfügungsgewalt über die Sendung aufgeben zu wollen. Genau daran fehlte es in dem zu entscheidenden Fall.

Schließlich hat der BGH zu Recht entschieden, dass der Frachtführer in einem solchen Fall gemäß § 280 Abs. 1 Satz 1 BGB in voller Höhe haftet, soweit nichts anderes vereinbart ist. § 433 HGB enthält eine Haftungsbegrenzung, wie schon dessen Überschrift besagt, nur für „sonstige Vermögensschäden“, nicht aber für den eigentlichen Güterschaden. Auch der Wortlaut der Bestimmung deckt eine derart weitgehende Begrenzung auf Güterschäden nicht. Schon in der Sachverständigenkommission zum TRG war die Frage einer etwaigen Haftungsbeschränkung für Schäden außerhalb des Obhutszeitraums durchaus kontrovers diskutiert worden. Die schließlich vom Gesetzgeber verabschiedete Fassung war ein Kompromiss und lässt keinen Zweifel aufkommen, dass Güterschäden davon nicht erfasst sind, auch wenn Koller (TranspR 2014, 10, 14) nach wie vor anderer Meinung ist.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung zeigt erneut, wie wichtig es für den Frachtführer ist, seinen Fahrern exakte Anweisungen für die Durchführung der Beförderung zu erteilen. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Be- und Entladetätigkeiten. Wenn nichts vereinbart ist, sollten die Fahrer angewiesen werden, jede Mitwirkung grundsätzlich zu verweigern, auch wenn sie möglicherweise hinsichtlich der geplanten Transportdurchführung zeitlich in die Enge geraten. Ferner sollten Absender und Frachtführer schon im Frachtvertrag konkrete Vereinbarungen über eine etwaige Mitwirkung der Gehilfen des Frachtführers beim Be- und Entladen treffen (vgl. dazu auch § 5 Abs. 1 der VBGL). Wenn sich Änderungen ergeben, sollten die zwischen den Vertragspartnern nachträglich vereinbart werden. Schließlich ist dem Frachtführer anzuraten, im Hinblick auf etwaiges Fehlverhalten seiner Gehilfen die Haftung für deren Verhalten außerhalb der Obhutszeit vertraglich einzuschränken, etwa auf die Begrenzung analog § 433 HGB. Schließlich sollte der Frachtführer Sorge tragen, dass ein solches Fehlverhalten seiner Gehilfen und Leute haftpflichtrechtlich auch versichert ist. Die Mustersatzung des DTV, die VHV 2003/2011, sieht in Ziff. 3.1 Versicherungsschutz für die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers nach Maßgabe der deutschen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere der §§ 407 ff HGB, vor.

2

Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers eines Transportcontainers

Leitsatz:

Zur Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers eines Transportcontainers und zu seiner Haftung gegenüber einem Transporteur, der durch die zuschlagende Tür des Containers verletzt wird.

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Der Betreiber eines Transportcontainers genügt seinen persönlichen Verkehrssicherungspflichten, wenn der Container bei Inverkehrgabe in Ordnung war, die vorgeschriebenen Inspektionen ausgeführt werden und er dafür sorgt, dass Fachunternehmen primär für die Überwachung des Containers zuständig sind und dass technischen Beanstandungen nachgegangen wird.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 01.10.2013, VI ZR 369/12

von **Dr. Kay Uwe Bahnsen**, RA, Blaum Dettmers Rabstein, Hamburg

A. Problemstellung

Die den modernen Stückgutverkehr beherrschenden Transportcontainer sind robust. Sie werden nach den praktisch weltweit geltenden Vorgaben der Container Safety Convention (CSC) gebaut und müssen im Verlauf ihrer Lebensdauer mehrfach von einem Sicherheitsunternehmen, etwa einer Klassifikationsgesellschaft, überprüft und zertifiziert werden. Allerdings sind sie beträchtlichen Schadensrisiken und Verschleißeinflüssen ausgesetzt. Dazu zählen die zahlreichen Be- und Entladevorgänge, die Belastung durch bisweilen unsachgemäß ausgeführte Stauung und Ladungssicherung, die zahlreichen Umschlagsvorgänge mit bisweilen rauem Handling, aber schlicht auch der „Zahn der Zeit“, der sich durch die ständig wechselnden, häufig korrosionsfördernden Witterungsverhältnisse während der Seereisen besonders bemerkbar macht. Um die eingesetzten Container auch im Verlauf der Inspektionsintervalle stets ladungstauglich und beförderungssicher zu halten, bedienen die Betreiber von Seecontainern – regelmäßig Reedereien – sich unter anderem ihrer Containerdepots, bei denen „Checker“ jeden zurückgelieferten Leercontainer einer visuellen Inspektion unterziehen und gegebenenfalls erforderliche Reparaturen veranlassen sollen. Darüber hinaus wird versucht, auch die Nutzer von Containern (Befrachter, Ablader, Fuhrunternehmer) auf vertraglicher Grundlage zu Überprüfungen zu verpflichten. Trotzdem können von Containern Gefahren für diejenigen Personen ausgehen, die mit ihnen umgehen. Kommt es aufgrund von Mängeln oder Unzulänglichkeiten eines Containers zu Personen- oder Sachschäden, stellt sich die Frage, ob der Containerbetreiber dafür haftet.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Ein selbstständiger Fuhrunternehmer hatte im Auftrag einer Reedereiagentur einen Leercontainer an einem Depot abgeholt und ihn zu einer Beladestelle gefahren. Dort hatte er – aus Gefälligkeit – den Container geöffnet und dabei eine Containertür mittels eines daran befestigten Seils seitlich an der Containeraußenwand befestigt. Während er die Beladung des Containers verfolgte, wurde die Containertür von einem heftigen Windstoß erfasst und ihm so heftig in das Gesicht geschlagen, dass er erhebliche Verletzungen erlitt. Er verklagte unter anderem die Reederei als Betreiber des Containers auf Schadensersatz sowie eine Schmerzensgeldrente mit der Begründung, das an dem Container angebrachte Seil sei morsch gewesen, was er beim Befestigen der Containertür aber nicht habe erkennen können.

Im Einklang mit den Vorinstanzen hat der BGH die Klage als unbegründet angesehen. Ausgehend von dem Grundsatz, dass im praktischen Leben nicht jeder abstrakten Gefahr vorbeugend begegnet werden kann und dass eine völlige Sicherheit vor Schädigungen nicht erreichbar ist, stellt der BGH zunächst fest, dass von einem Verkehrssicherungspflichtigen nicht mehr gefordert werden könne als diejenigen den Umständen nach zumutbaren Maßnahmen, die ein verständiger, umsichtiger, vorsichtiger und gewissenhafter Angehöriger der betroffenen Verkehrskreise für ausreichend halten darf, um andere Personen vor Schäden zu bewahren. Kommt es trotz Einhaltung dieser Maßstäbe zu einem Schaden, müsse der Geschädigte, auch wenn dies im Einzelfall hart ist, den Schaden selbst tragen, denn dann sei ihm ein „Unglück“, aber kein „Unrecht“ widerfahren. Ferner erinnert der BGH daran, dass die Verkehrssicherungspflicht nicht notwendig in Person erfüllt werden muss, sondern dass sie vom Verkehrssicherungspflichtigen auf fachkundige Dritte übertragen werden kann, die den Gefahrenbereich faktisch beherrschen. Schließlich führt er an, dass der Geschädigte aufgerufen sei, sich auch selbst zu schützen und auf erkennbare Gefahrenquellen durch eigene Sorgfaltsanstrengungen zu reagieren, vor allem wenn er aufgrund faktischer Gefahrenbeherrschung selbst verkehrssicherungspflichtig sei.

Gemessen an diesen Grundsätzen sei die Klageabweisung durch die Vorinstanzen nicht zu beanstanden. Von dem Betreiber des Containers sei nicht mehr zu fordern, als dass der Container bei Inverkehrgabe in Ordnung war, dass technisch vorgegebene Prüffristen eingehalten werden und dass etwaigen dem Betreiber mitgeteilten Bedenken nachgegangen wird. Dann dürfe der Eigentümer des Containers sich darauf verlassen, dass die in der Transportkette jeweils verantwortlich handelnden – vertraglich oder faktisch dazu verpflichteten – Beteiligten erkennbare Gefahrenquellen zum Anlass nehmen, um Beanstandungen vorzubringen und sich selbst und Dritte vor Schädigungen zu schützen. Daher habe die beklagte Reederei keine weitergehende Verantwortlichkeit für

die Tauglichkeit des schadhaften Sicherungsseils getroffen als den Geschädigten selbst, der es als verantwortlicher Frachtführer persönlich zum Sichern der Containertür eingesetzt habe.

Am Schluss der Entscheidung geht der BGH noch kurz auf die Frage ein, welche Rolle es spielt, dass Sicherungsseile wie das hier vom Geschädigten eingesetzte nach den Vorgaben der CSC nicht vorgeschrieben sind. Allein darauf hätte die Klagabweisung nach den Ausführungen des BGH nicht gestützt werden dürfen. Mit anderen Worten: Der Betreiber eines Containers darf Zusatzausstattungen nicht schon deshalb bei seinen Überwachungsmaßnahmen ausblenden, weil sie nicht vorgeschrieben sind. Vielmehr müssen auch zusätzliche Ausstattungen in die pflichtgemäße Verkehrssicherung einbezogen werden. Allerdings sind auch insofern nur solche Maßnahmen zu fordern, die im Massentransportgeschäft in zumutbarer Weise getroffen werden können. Materialtechnische Untersuchungen, wie sie hier möglicherweise zur Beanstandung des Sicherungsseils hätten führen können, hält der BGH ersichtlich nicht für zumutbar.

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung fügt sich durchaus in die ständige Rechtsprechung des BGH zur Verkehrssicherungspflicht ein. Hervorzuheben ist allerdings die erfreuliche Entschiedenheit, mit der das Urteil den Realitäten in der hochgradig arbeitsteilig organisierten Transportwelt Rechnung trägt, indem es die Selbstverantwortung jedes Beteiligten betont, der mit einem Transportcontainer in Berührung kommt und ihn als Arbeitsmittel einsetzt. Ihm obliegt aufgrund faktischer Gefahrbeherrschung die Verpflichtung, erkennbaren Gefahren Rechnung zu tragen und sich selbst davor zu schützen. Damit setzt die Entscheidung sich deutlich von der bisweilen zu beobachtenden Tendenz in der Rechtsprechung ab, allein aus dem Entstehen eines Schadens darauf zu schließen, dass irgendjemand Sorgfaltspflichten verletzt haben müsse und dafür zu haften habe.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung bildet ein sicheres Fundament für den Einsatz üblicher Transportcontainer in Deutschland auch durch die nach ausländischen Vorschriften und Standards arbeitenden Reedereien, ist aber keineswegs ein Freibrief. Der BGH hat zwar klar ausgesprochen, dass der Reeder sich darauf beschränken darf, ordnungsgemäß gebaute und regelmäßig inspizierte Container einzusetzen. Er hat aber andererseits betont, dass Voraussetzung für diese weitgehende Freistellung von persönlichen Überwachungspflichten eine Überbürdung der Verkehrssicherungspflicht auf diejenigen ist, die dem Reeder vertraglich verbunden sind und faktisch mit dem Container umgehen. Der Reeder ist daher gehalten, soweit wie möglich den ihm zuarbeitenden Unternehmen, also insbesondere Containerdepots, Umschlagsunternehmen, Packbetrieben und Fuhrunternehmern, aber auch seinen Frachtkunden, vertraglich aufzuerlegen, Container immer auf ihre Ordnungsmäßigkeit zu überprüfen und gegebenenfalls Beanstandungen vorzubringen. Nur so kann ein dezentral organisiertes Überwachungsnetz zuverlässig funktionieren.

Unglücksfälle wie der vom BGH hier beurteilte lassen sich gleichwohl nicht ausschließen. Ein schadhaftes Sicherungsseil, das selbst derjenige nicht als unsicher erkannt hat, der es zuletzt persönlich im Gebrauch hatte, kann durch zumutbare, eine vernünftige Relation zwischen Kosten und Nutzen wahrende Verkehrssicherungsmaßnahmen nicht verhindert werden.

3

Kein Haftungsausschluss der Eisenbahn im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr bei Beförderung in offenen Wagen

Leitsätze:

1. Ein Eisenbahnunternehmen haftet im grenzüberschreitenden Autoreisezugverkehr gemäß Art. 36 § 1 CIV grundsätzlich verschuldensunabhängig für Schäden, die im Obhutszeitraum am Kraftfahrzeug eines Fahrgastes entstehen.

2. Der Haftungsausschlussgrund des Art. 36 § 3 Buchst. a CIV (Fehlen oder Mängel der Verpackung) umfasst nicht die mit der Beförderung in offenen Wagen verbundene besondere Gefahr.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 12.12.2013, I ZR 65/13

von **Dr. Frank Wilting**, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Verwaltungsrecht, Niedernhausen

A. Problemstellung

Bei der Beschädigung von Gütern anlässlich ihrer Beförderung in offenen Wagen greift zugunsten des Frachtführers ein Haftungsausschlussgrund, wenn sich die typische „Offene-Wagen-Gefahr“ realisiert hat (vgl. § 427 Abs. 1 Nr. 1 HGB, Art. 23 § 3 lit. a CIM). Der BGH hatte zu entscheiden, ob dies auch im Eisenbahn-Personenverkehr gilt, wenn Bahnreisende ihren PKW im Autoreisezug auf einem offenen Eisenbahnwagen mitbefördern lassen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Kläger fuhr mit einem Autoreisezug der Beklagten von Narbonne (Frankreich) nach Kornwestheim. Sein PKW wurde auf einem offenen Transportwaggon (Wagen) mitgeführt. Am Zielort stellte der Kläger ein Loch in der Windschutzscheibe, Kratzer im Lack an Fahrertür und Stoßstange sowie ein beschädigtes Rücklicht des PKW fest. Die Umstände der Schadensverursachung blieben zwischen den Parteien streitig. Die Beklagte verteidigte sich mit dem Einwand, die Schäden resultierten aus der besonderen Gefahr einer Beförderung in offenen Wagen.

Während das Amtsgericht der Klage stattgegeben hatte, nahm das Berufungsgericht an, die beklagte Bahn sei von ihrer Haftung nach Art. 36 § 3 lit. a und b CIV befreit. Die Revision des Klägers hiergegen hatte Erfolg.

Die Ersatzansprüche des Klägers beurteilen sich nach den Regeln der CIV, die gemäß ihrem Art. 1 § 1 auf die grenzüberschreitende Bahnbeförderung von Reisenden zwingend anwendbar ist; denn Abgangs- und Bestimmungsort lagen mit Frankreich und Deutschland in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten des Abkommens. Der im Autoreisezug mitbeförderte PKW gilt seinerseits nach der ausdrücklichen Bestimmung des Art. 47 CIV als Reisegepäck, so dass die Regeln der Art. 36 bis 43 CIV über mitgeführtes Reisegepäck zur Anwendung kommen.

Zunächst stimmte der BGH dem Berufungsgericht zu, welches einen Haftungsausschluss der Beklagten wegen Unvermeidbarkeit des Schadens nach Art. 36 § 2 CIV verneint hatte. Insoweit war die Beklagte nach Art. 37 § 1 CIV beweisbelastet. Ihre pauschale Behauptung, die Schäden am PKW könnten auch durch Steinschlag oder Vandalismus entstanden sein, reichte nicht aus. Die Bahn habe im Einzelnen darlegen müssen, dass die Schäden auch durch Anwendung äußerster wirtschaftlich zumutbarer Sorgfalt nicht verhindert werden konnten. Hierbei bezieht sich der BGH auf die Kommentierung zum inhaltsgleichen Art. 23 § 2 CIM (vgl. Freise in: MünchKomm HGB, 2. Aufl. 2009, Art. 23 CIM Rn. 22).

Der Ansicht des Berufungsgerichtes jedoch, die Beklagte könne sich mit Erfolg auf den Haftungsausschluss aus Art. 36 § 3 CIV berufen, erteilte der BGH eine Absage. Das Berufungsgericht hatte angenommen, unter den Haftungsausschlussgrund „Fehlen oder Mängel der Verpackung“ nach Art. 36 § 3 lit. a CIV falle auch die „Offene-Wagen-Gefahr“, weil auf einem Autoreisezug beförderte PKW üblicherweise nicht verpackt werden, da der Autozug nur ein Ersatz für die Benutzung des PKW auf der Straße sei. Der BGH gelangt durch einen Vergleich mit den Haftungsausschlüssen aus anderen internationalen Transportrechtsübereinkommen zum gegenteiligen Ergebnis. Denn in Art. 23 § 3 CIM werde für die Güterbeförderung ausdrücklich zwischen Beförderung in offenen Wagen und dem Fehlen einer Verpackung unterschieden; das Gleiche gelte für den Straßentransport nach Art. 17 Abs. 4 lit. a und b CMR. Es könne nicht davon ausgegangenen werden, dass diese Unterscheidung in Art. 36 § 3 CIV versehentlich unterblieben sei. Gegen eine Analogie spreche auch der gemäß Art. 5 CIV abschließende und zwingende Charakter des Übereinkommens.

Auch den Haftungsausschluss „natürliche Beschaffenheit des Reisegepäcks“ nach Art. 36 § 3 lit. b CIV lehnte der BGH ab. Da das Gefährdungspotenzial bei einem Bahntransport nicht höher sei als bei der Benutzung des PKW im Straßenverkehr, ergebe sich auch keine besondere Gefahr aus der Beschaffenheit des PKW beim Transport als Reisegepäck.

C. Kontext der Entscheidung

Es handelt sich um die erste Entscheidung des BGH zu diesem Themenkomplex.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung sorgt für Klarheit in einem vor allem für Urlaubsreisende durchaus bedeutsamen Risikobereich. Wer sein Fahrzeug auf dem Weg in den oder aus dem Urlaub der Bahn anvertraut, darf davon ausgehen, dass das Eisenbahnverkehrsunternehmen für dabei eintretende Schäden im Regelfall einsteht. Nur in Ausnahmefällen wird es dem Autoreisezugbetreiber gelingen, die genaue Schadensursache aufzuklären und den Unabwendbarkeitsnachweis zu führen.

Aus wirtschaftlicher Sicht ist die Entscheidung weise, und zwar wohl auch aus der Sicht der Eisenbahnverkehrsunternehmen. Denn das Vertrauen der Urlaubsreisenden in die Verlässlichkeit der Autobeförderung per Bahn dürfte das tatsächlich bestehende Schadensrisiko bei weitem überwiegen.

4

Vorrang des MontrÜbk vor dem nationalen Recht

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Unter den Begriff der Verspätung i.S.d. Art. 22 Abs. 3 MontrÜbk fällt jedwede Art von Verspätungsschäden, unabhängig davon, auf welchem Grund sie beruhen. Die §§ 280 ff. BGB finden hierneben keine Anwendung.

Anmerkung zu LG Darmstadt, Urteil vom 28.02.2014, 14 O 124/13

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Bei Transporten in und aus Drittländern ist der Luftfrachtführer oftmals auch dazu verpflichtet, die Verzollung des ihm anvertrauten Gutes vorzunehmen. Kommt es hierbei zu Problemen mit den Zollbehörden und damit einhergehend zu einer Verzögerung des Transportes, stellt sich die Frage nach der Haftung des Luftfrachtführers (unterstellt, eine Verantwortung seinerseits scheidet nicht bereits wegen eines Eingriffes von hoher Hand aus).

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Beklagte war von einem in Deutschland ansässigen Absender, einem Spediteur, mit dem Transport einer Spezialkamera nach Marokko beauftragt worden. Die Einfuhr der Sendung scheiterte. Sie wurde knapp ein Jahr lang auf dem Flughafen von Casablanca von den dortigen Zollbehörden festgehalten, bevor eine Rückführung der Sendung nach Deutschland gelang. Zwischenzeitlich hatte der Auftraggeber des Spediteurs jedoch eine Neuanfertigung und Ersatzlieferung vorgenommen. Er verweigerte daher die Rücknahme des Gutes und machte gegenüber dem Spediteur Ansprüche auf Schadensersatz geltend. Die Verkehrshaftungsversicherung des Spediteurs entschädigte den Versender und versuchte nunmehr, Regress beim Luftfrachtführer zu nehmen. Die Anspruchstellerin berief sich dabei unter anderem auf die Verletzung einer vertraglichen Nebenpflicht nach den §§ 280 ff. BGB, da ihrer Auffassung nach die Beklagte die Sendung beim falschen Zollamt gestellt habe.

Das LG Darmstadt hat die Klage in vollem Umfang abgewiesen.

C. Kontext der Entscheidung

Solange sich das Gut in der Obhut des Luftfrachtführers befindet, gelten in der Regel auch die Haftungsregelungen der internationalen Luftverkehrsabkommen (Warschauer Abkommen bzw. Montrealer Übereinkommen). Auf den Schadensort selbst kommt es dabei nicht an. Dieser kann auch außerhalb des Flughafens liegen (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 24.02.2011 - I ZR 91/10). Grundsätzlich gelten die transportrechtlichen Haftungsbeschränkungen gemäß § 434 Abs. 1 HGB bzw. Art. 29 MontrÜbk auch gegenüber außervertraglichen Ansprüchen. In einer aktuellen Entscheidung (BGH, Urt. v. 28.11.2013 - I ZR 144/12) ist der BGH von diesen Grundsätzen abgewichen. Er begründete dies damit, dass es im dortigen Fall noch gar kein Obhutsverhältnis des Frachtführers am Gut gegeben habe.

Die vorliegende Entscheidung des LG Darmstadt ist, soweit ersichtlich, eine der ersten Entscheidungen, welche sich nach Veröffentlichung des BGH-Urteils mit der Haftung für angebliche Nebenpflichtverletzungen auseinandersetzt.

D. Auswirkungen für die Praxis

Das LG Darmstadt hat in erfreulicher Klarheit sowohl die grundsätzliche Anwendbarkeit des Montrealer Übereinkommens auf jedwede, während des Umschlags auf dem Flughafengelände vorgenommenen Tätigkeiten des Luftfrachtführers bejaht, als auch in wortlautgetreuer Auslegung der Art. 19, 22 Abs. 3 MontrÜbk der dort niedergelegten Haftungsbegrenzung den Vorrang vor anderen Anspruchsgrundlagen eingeräumt. Die Entscheidung stellt damit das (Vor-)Rangverhältnis des internationalen Abkommens vor dem nationalen Recht heraus und begrenzt die Anwendung des BGH-Urteils vom 28.11.2013 somit zu Recht auf absolute Ausnahmefälle.

5

Befreiung von Zusatzzoll für bereits auf dem Transportweg befindliche Ware

Orientierungssätze:

1. Hängt eine Befreiung von Zusatzzoll für Ware, die sich bei Erlass der Zusatzzoll-Verordnung bereits auf dem Seetransport befand, davon ab, dass ein Konnossement vorgelegt wird, aus dem hervorgeht, dass die Verladung vor diesem Zeitpunkt erfolgt ist, kommt es auf die Verladung auf das Seeschiff an und nicht auf die Verladung auf ein Flussschiff, das die Ware zum Seeschiff transportierte.

2. Die Vorlage eines Konnossements ist zum Nachweis nicht hinreichend, wenn sein Beweiswert erschüttert worden ist, etwa weil das in ihm angegebene Verladedatum im Widerspruch zu den ermittelten Containerläufen steht.

Anmerkung zu FG Hamburg, Urteil vom 11.09.2013, 4 K 35/12

von **Dr. Talke Ovie**, RA'in, Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte, Münster

A. Problemstellung

Bei der Überführung von Ware in den zollrechtlichen freien Verkehr wird grundsätzlich der reguläre Drittlandszoll erhoben. Es ist für bestimmte Ware aus handelspolitischen Gründen jedoch auch vorgesehen, dass (neben dem regulären Drittlandszoll) Zusatzzoll erhoben wird.

Dieser Zusatzzoll kann, wie der reguläre Drittlandszoll, innerhalb der regulären Verjährungsfrist von drei Jahren nacherhoben werden. Sofern eine Steuerhinterziehung vorliegt, verlängert sich die Festsetzungsfrist auf zehn Jahre.

Rechtsgrundlagen für die Erhebung von Zusatzzoll sind europäische Verordnungen, die in allen Mitgliedstaaten der EU verbindlich gelten. Diese enthalten sowohl die Voraussetzungen für die Erhebung von Zusatzzoll als auch Befreiungstatbestände.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Mit der Verordnung VO (EG) Nr. 1964/2003 vom 07.11.2003 zur Einführung vorläufiger Schutzmaßnahmen gegen Einfuhren bestimmter zubereiteter oder haltbar gemachter Zitrusfrüchte (nachfolgend: VO (EG) 1964/2003) wurde für die Einfuhr von Mandarin-Orangen in Dosen ein Zusatzzoll von 155 Euro pro Tonne eingeführt. Art. 12 VO (EG) 1964/2003 sah vor, dass Erzeugnisse vom Zusatzzoll befreit sind, die sich bei Inkrafttreten der VO (EG) 1964/2003 bereits auf dem Transportweg in die Europäische Union befanden. In Kraft trat die VO (EG) 1964/2003 am 09.11.2003.

Das FG Hamburg hat sich mit der Befreiung von Zusatzzoll für bereits auf dem Transportweg befindliche Ware bei einem kombinierten Transport auseinandergesetzt. Dem Urteil liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin importierte 20 Container mit Mandarinen in Dosen aus China in die EU. Bei Ankunft der Container in der EU meldete die Klägerin die Ware zur Überführung in den freien Verkehr an und gab als Verschiffungsdatum vom Ausgangsseehafen B. in China den 30.10.2003 an. Vor der Verladung auf das Seeschiff wur-

de die Ware von der chinesischen Stadt C. mit Flussschiffen in den Seehafen B. befördert.

In der Zollanmeldung machte die Klägerin vom Befreiungstatbestand des Art. 12 VO (EG) 1964/2003 Gebrauch. Es wurde erklärt, dass die Waren am 30.10.2003 in B. verschifft worden seien. Aus diesem Grund erhob der Beklagte keinen Zusatzzoll.

Wegen der auffällig häufigen Berufung der Klägerin auf Art 12 VO (EG) 1964/2003 wurde die Zollfahndung misstrauisch und ermittelte, dass die in den Konnossements („Bill of Ladings“) angegebenen Daten von den Daten der Containerläufe abweichen. Bei einer Durchsuchung wurde der mit dem chinesischen Lieferanten geschlossene Kaufvertrag gefunden. Auf diesem war von der Geschäftsführerin der Klägerin handschriftlich vermerkt: „please arrange document requirement ... shipment before 30. 0ct.“. Diese Notiz wurde dem Lieferanten in chinesischer Schrift übersandt.

Daraufhin erhob der Beklagte Zusatzzoll nach. Als Zeitpunkt für die Befreiung von Zusatzzoll sei nach Art. 12 VO (EG) 1964/2003 das Verlassen des Ursprungslands China maßgeblich. Das Verlassen des Ursprungslandes sei aufgrund der Daten der Containerläufe nach dem 09.11.2003 erfolgt. Die Klägerin legte Einspruch ein. Zum einen habe sie den für die Befreiung nach Art. 12 VO 1964/2003 erforderlichen Nachweis mittels Vorlage eines Konnossements („Bill of Lading“) erbracht. Auf diesem sei als Verladedatum der 30.10.2003 vermerkt und damit ein Verlassen des Ursprungslandes China vor dem 09.11.20013 nachgewiesen. Zum anderen sei die reguläre dreijährige Verjährungsfrist verstrichen. Eine Verlängerung auf zehn Jahre sei ausgeschlossen, da die strafrechtlichen Ermittlungsverfahren eingestellt wurden.

Der Beklagte half dem Einspruch nicht ab. Gegen die Zollfestsetzung erhob die Klägerin sodann Klage.

Das FG Hamburg hat entschieden, dass die Klage zwar zulässig, aber unbegründet sei. Der Zusatzzoll sei zu Recht nacherhoben worden.

Vor allem seien die Voraussetzungen des Art. 12 VO 1964/2003 nicht erfüllt. Art. 12 VO 1964/2003 sieht eine Befreiung von Einfuhrabgaben für Erzeugnisse vor, die das Ursprungsland vor dem Inkrafttreten der VO (EG) 1964/2003 verlassen haben und mit einem Transportdokument befördert werden, das vom Verladeort im Ursprungsland bis zum Entladeort in der EU gültig ist und vor dem 09.11.2003 ausgestellt wurde. Das Vorliegen dieser Voraussetzungen sei von der Klägerin zu beweisen.

Die Klägerin habe diesen Nachweis nicht erbracht. Ein Konnossement, aus dem das Verladedatum auf ein Seeschiff vor dem 09.11.2013 hervorgeht, sei nicht vorgelegt worden. Die Verladung auf ein Flussschiff mit nachfolgender Umladung auf ein Seeschiff reiche nicht aus. Selbst wenn die Verladung auf ein Flussschiff ausreichen sollte, fehle es der Klägerin an ausreichenden Beweisen. Die Ermittlungen über die Bewegungsdaten der Container haben die Beweiskraft des „Bill of Lading“ erschüttert. An der Richtigkeit der Daten der Containerläufe bestünden keine Zweifel.

Zudem sei die Nacherhebung der Einfuhrabgaben rechtzeitig erfolgt. Grundsätzlich gelte die dreijährige Festsetzungsfrist (Art. 221 Abs. 3 ZK). Ausnahmsweise verlängere sich die Frist auf zehn Jahre, wenn die Einfuhrabgaben aufgrund einer zum Zeitpunkt der Begehung strafbaren Handlung entstanden sind (Art. 221 Abs. 4 ZK). Um eine solche handelt es sich, wenn Einfuhrabgaben nach § 169 Abs. 2 Satz 2 AO hinterzogen worden sind. Eine solche Steuerhinterziehung liege vor. Auf die Person des Hinterziehers komme es nicht an. Gemäß § 169 Abs. 2 Satz 3 AO gilt die zehnjährige Verjährungsfrist auch gegenüber einem Einfuhrabgabenschuldner, der die Steuerhinterziehung nicht selbst begangen hat. Auf die Einstellung der Ermittlungsverfahren komme es nicht an. Das Finanzgericht ist nicht an die Behandlung durch die Strafverfolgungsbehörden und Strafgerichte gebunden, sondern urteilt in eigener Zuständigkeit, ob der Tatbestand der Steuerhinterziehung erfüllt ist. Dies sei vorliegend der Fall. Die Zollanmeldungen enthalten falsche Angaben. Durch diese falschen Angaben wollte die Klägerin die Erhebung von Zusatzzoll vermeiden. Indiz dafür ist vor allem die wissentliche Vorlage inhaltlich falscher Konnossemente.

Gegen die Entscheidung ist Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt (Az. des BFH: VII B 191/13).

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung steht im Kontext von Zoll-, Fracht- und Steuerrecht. Zwar behandelt das Urteil im Kern die Erhebung von Einfuhrabgaben. Ob sich jedoch eine Ware auf dem Transportweg befindet, ist anhand von Beförderungspapieren und Beförderungsdaten zu entscheiden. Für die Frage, über welchen Zeitraum Zusatzzölle nacherhoben werden können, ist sodann das Steuerrecht maßgeblich. Insoweit handelt es sich bei dem Urteil um eine der wenigen Entscheidungen, die diese drei Rechtsgebiete auf eine solch deutliche Art und Weise miteinander verknüpft.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Auswirkungen auf die Praxis dürften im Hinblick auf die Frage, ob der Befreiungstatbestand des Art. 12 VO 1964/2003 greift, mittlerweile gering sein. Die VO 1964/2003 existiert nicht mehr und wurde durch eine Antidumpingverordnung abgelöst. Allerdings bestätigt das FG Hamburg in seinem Urteil für die Praxis zwingend zu beachtende gängige Rechtsprechung.

Dazu gehört insbesondere, dass der Wirtschaftsbeteiligte für diejenigen Tatsachen darlegungs- und beweislastpflichtig ist, die für ihn günstig sind, wie z.B. die Befreiung von Zusatzzoll. Dazu gehört aber auch, dass sich die reguläre Verjährungsfrist von drei Jahren für jeden Beteiligten, also auch für den an der Steuerhinterziehung unbeteiligten Dritten, ebenfalls auf zehn Jahre verlängert, wenn eine Steuerhinterziehung vorliegt. Ob dies der Fall ist, kann das Finanzgericht selbstständig werten und braucht das Ergebnis des strafrechtlichen Ermittlungsverfahrens nicht zu berücksichtigen.

Insbesondere die nunmehr zum wiederholten Male bestätigte Rechtsprechung, dass sich die Verjährungsfrist auch für nicht an der Steuerhinterziehung Beteiligte auf zehn Jahre verlängert, kann für Unternehmen, insbesondere (Grenz-)Spediteure, Frachtführer, Zollagenten etc. einen großen Steuerschaden zur Folge haben. Zwar besteht in engen Grenzen die Möglichkeit der Exkulpation. Die Erhebung eines (unter Umständen sogar existenzgefährdenden) Einfuhrabgabenbetrages bleibt davon jedoch zunächst unberührt. Insoweit bedarf es besonderer Sorgfalt bei der Auswahl und Überwachung der Geschäftspartner. Hingegen bedarf es genauso der Kenntnis etwaig bestehender Zusatzzölle und deren Befreiungstatbestände, um sich vor der Inanspruchnahme durch den Zoll zu schützen.

6

Vorrang der Schleusung von Containerschiffen auf dem Neckar

Leitsätze:

1. Der Vorrang der Schleusung von Containerschiffen mit dem Ziel Überseehäfen auf dem Neckar kann durch das Allgemeinwohlinteresse, Verkehr von den Straßen und den Schienen möglichst auf Wasserstraßen zu bringen, gerechtfertigt sein.

2. Bei geringem Begegnungsverkehr und einem Schleusungsmodus in der Art eines Reißverschlusssystems wird die nicht bevorrechtigte Gütermotorschifffahrt auf dem Neckar nicht unzumutbar belastet.

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Containerschiffen darf auf Bundeswasserstraßen aus verkehrspolitischen Gründen vorrangige Schleusung eingeräumt werden.

Anmerkung zu VG Mainz, Urteil vom 16.10.2013, 3 K 1164/12.MZ

von **Markus Jaegers**, RA, NJP Grotstollen, Duisburg

A. Problemstellung

Auch auf Binnenwasserstraßen gibt es Verkehrsstaus. Die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung räumt Containerschiffen auf dem Neckar bei der Schleusung einen Vorrang vor anderen Schiffen ein. Ziel dieser Bevorzugung ist es, durch die Beschleunigung des Containerverkehrs auf der Binnenwasserstraße den Straßenverkehr zu entlasten und einen Anreiz zum Umsteigen auf den Wasserweg zu schaffen. Ein auf der Grundlage von § 6.29 Nr. 5b BinSchStrO erlassener Bescheid zugunsten des Betreibers bestimmter Containerschiffe wurde vom VG Mainz gegen den Angriff anderer Schifffahrtstreibender verteidigt.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Das Bundesministerium für Verkehr und das Verkehrsministerium Baden-Württemberg verfolgen seit nunmehr fast 20 Jahren das verkehrspolitische Ziel, mit Hilfe der Containerschifffahrt Verkehre von den Straßen auf die Wasserstraße zu bringen. Aus diesem Grund hatte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Südwest dem im Rechtsstreit beigeladenen Betreiber zweier Containerschiffe seit 1996 Schleusenvorrang nach Maßgabe von § 6.29 Nr. 5c BinSchStrO in der damals gültigen Fassung gewährt.

Im Mai 2012 wurde die Umsetzung des Schleusenvorrangs aufgrund der Novellierung von § 6.29 BinSchStrO geändert. Der Beigeladenen wurde der geänderte Schleusenvorrang mit Bescheid vom 04.07.2012 für die Dauer von fünf Jahren gewährt, der von anderen Schifffahrtsunternehmern, die Frachtschifffahrt betreiben, angegriffen wurde. Nach erfolglosem Widerspruchsverfahren hatte das VG Mainz die Sache zu entscheiden und billigte die Praxis des Schleusenvorrangs.

Das VG Mainz sieht in § 6.29 Nr. 5b BinSchStrO eine ausreichende Ermächtigungsgrundlage für die Gewährung auch eines mehrjährigen Schleusungsvorrangs. Auch der seit der Verordnungsnovelle geltende Wortlaut:

„Auf Verlangen werden mit Vorrang … geschleust:

a)…

b) ein Fahrzeug mit Erlaubnis der Behörde“

bestimme keine Einschränkung auf Einzelfälle. Vielmehr könne das Vorschleusungsrecht auch für eine Mehrzahl namentlich benannter Containerschiffe auf eine bestimmte Dauer für jede ihrer Fahrten eingeräumt werden. Der Aufwand für Einzelfahrtgenehmigungen sei unnötig und dürfe von der Behörde vermieden werden. Die Vorschleusungserlaubnis stehe mit dem im BinSchAufgG verbrieften Ziel im allgemeinen Interesse den Binnenschiffsverkehr zu fördern, insbesondere aus verkehrspolitischen und ökologischen Gründen den Verkehr von den Straßen und Schienen auf die Wasserstraße zu verlagern, im Einklang. Auf entgegenstehende Entscheidungen betreffend die Rheinschifffahrt könnten sich die Kläger wegen der dort abweichenden gesetzlichen Grundlage nicht berufen. Die Kläger seien auch nicht unzumutbar in ihren subjektiven Rechten verletzt. Die Inanspruchnahme eines Gewässers zur Ausübung von Schifffahrt sei kein Gemeingebrauch i.S.v. § 6 WaStrG, aus dem ein subjektives Recht abzuleiten wäre. Obgleich die Vorschleusungsberechtigung eine Berufsausübungsregelung darstelle, die zumindest mittelbar die Berufsfreiheit der Kläger beeinträchtigen könne, sei der vorliegende Eingriff durch das Gemeinwohl gerechtfertigt. Zudem hätten die Kläger keine eigenen Beeinträchtigungen ihres Betriebes von erheblichem Gewicht darlegen können. Hingegen erfordere die Containerschifffahrt wegen der Anbindung an die zeitlich eng gebundene Seeschifffahrt im ARA-Raum ein hohes Maß an Planbarkeit, das nicht hinter dem von den Verkehrsträgern Straße und Schiene zurückbleiben dürfe, um das verkehrspolitische Ziel zu erreichen und die Verlader zum Umsteigen auf den Wasserweg zu bewegen.

C. Kontext der Entscheidung

Vorangegangene Entscheidungen der Verwaltungsgerichtsbarkeit zum Schleusenvorrang auf Grundlage der BinSchStrO sind nicht bekannt. Das in der Entscheidung zitierte sog. „Herweck-Urteil“ betrifft in der Tat eine andere Rechtsgrundlage, nämlich das Rheinregime nach der Mannheimer Akte, das die Verwaltung stärker einschränkt. Nach § 6.28 Nr. 3 RheinSchPolVO sind die Schiffe denn auch grundsätzlich in der Reihenfolge ihres Eintreffens zu schleusen. Zwar darf die Schleusenaufsicht aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs abweichende Weisungen erteilen, eine Bevorzugung bestimmter Verkehre ist jedoch ausgeschlossen, Dauergenehmigungen ohnehin. Auf der Mosel, die auch einem internationalen Regime unterliegt, wird wie auch nach der BinSchStrO der Fahrgastschifffahrt Vorrang eingeräumt, wobei die Moselkommission diesen Vorrang mit der zum 01.01.2012 in Kraft getretenen Novellierung der MoselSchPolVO auf die Zeit zwischen 7:00 Uhr und 20:00 Uhr reduziert hat, um der Güterschifffahrt einige Tagesstunden ohne Einschränkungen zu gewähren. Hingegen gewährt das VG Mainz in der besprochenen Entscheidung über den ohnehin vom Verordnungsgeber der Fahrgastschifffahrt schon

eingeräumten Vorrang einer weiteren Verkehrsart langfristigen Vorrang.

D. Auswirkungen für die Praxis

Das VG Mainz billigt der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung sehr weites Ermessen bei der Gewährung von Schleusenvorrang zu. Nach der Fahrgastschifffahrt kann die Behörde auch andere spezifische Schiffsverkehre aus Gründen des Allgemeinwohls langfristig fördern. Den Anforderungen der allgemeinen Frachtschifffahrt wird mit einer solchen Entscheidung nicht ausreichend Rechnung getragen. Angesichts des hohen Preis- und Termindrucks, auch den in der allgemeinen Frachtschifffahrt stets wachsenden Pünktlichkeitsanforderungen, erscheint eine solche breite Bevorzugung bestimmter Verkehre nicht gerechtfertigt. Auch erscheint es zweifelhaft, ob die Ermächtigungsgrundlage § 6.29 Nr. 5 BinSchStrO tatsächlich eine solche Dauerbevorzugung deckt. In der bis zur Novellierung geltenden Fassung hieß es:

„… werden mit Vorrang … geschleust:

c) Fahrzeuge mit Erlaubnis der Behörde“,

während in der aktuellen Fassung von „… ein Fahrzeug mit Erlaubnis …“ die Rede ist. Der Gesetzgeber hatte bei der Novelle offenbar Einzelfallgenehmigungen für einzelne Fahrten im Blick.

Es ist gut, dass der Verkehrsdirigismus auf dem Rhein, der mit Abstand verkehrsreichsten Wasserstraße, stärkeren Beschränkungen unterliegt.

juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
05.06.2014

Erscheinungsweise:
monatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

3/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Anwendbarkeit der frachtvertraglichen Verjährungsregelung auf Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers wegen Verauslagung von Zollgebühren**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 07.03.2013, I ZR 186/11
von Hartmuth Sager, RA, Ahlers & Vogel, Hamburg

Anm. 2 **Prüfungs- und Hinweispflichten eines Frachtführers bei mangelnder Eignung eines Transporthilfsmittels**
Anmerkung zu OLG Bamberg, Urteil vom 07.05.2014, 3 U 2/13
von Jan Otto Bodis, LL.M., RA und FA für Versicherungsrecht, Bodis Rechtsanwälte

Anm. 3 **Erforderliche Höhenberechnung vor Brückendurchfahrt mit einem Lkw**
Anmerkung zu OLG Schleswig, Urteil vom 26.09.2013, 16 U 37/13
von Dr. Andreas Gran, RA, Arnecke Siebold Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft

Anm. 4 **Anwendungsbereich und Auslegung der CMNI**
Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 05.12.2013, 6 U 194/10
von Markus Jaegers, RA, NJP Grotstollen, Duisburg

Anm. 5 **Passivlegitimation bei verpasstem Anschlussflug nach der EU-Fluggastrechteverordnung**
Anmerkung zu AG Köln, Urteil vom 18.03.2014, 137 C 334/13
von Ulrich Steppler, RA, Arnecke Siebold Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft

Zitiervorschlag: Sager, jurisPR-TranspR 3/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Anwendbarkeit der frachtvertraglichen Verjährungsregelung auf Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers wegen Verauslagung von Zollgebühren

Leitsätze:

1. Ein Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers aus § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB wegen Verauslagung von Zollgebühren unterfällt der speziellen frachtvertraglichen Verjährungsregelung des § 439 HGB, weil die Verzollung des Frachtgutes eine notwendige Voraussetzung für den Weitertransport der Importware zum Empfänger ist.

2. Die Vorschrift des § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB kommt auch auf einen vom Unterfrachtführer gegen den Hauptfrachtführer geltend gemachten Aufwendungsersatzanspruch aus § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB zur Anwendung.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 07.03.2013, I ZR 186/11

von **Hartmuth Sager**, RA, Ahlers & Vogel, Hamburg

A. Problemstellung

Das hier besprochene Urteil des BGH befasst sich erneut mit der Frage, ob die in § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB geregelte Verlängerung der Verjährungsfrist für Rückgriffsansprüche einen Gleichlauf der Haftungsgrundlagen des Primärhaftungsverhältnisses und des Rückgriffshaftungsverhältnisses erfordert. Angesprochen ist damit erneut die aus Sicht des Rückgriffsschuldners missliche Lage, unter Umständen auch noch Jahre nach Ende eines Beförderungsvertrages auf Schadensersatz in Anspruch genommen werden zu können. Der mittels der kurzen Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB vom Gesetzgeber eigentlich verfolgte Zweck des raschen Eintritts von Rechtsfrieden ist durch die (zumindest theoretisch denkbar) niemals eintretende Verjährung von Rückgriffsansprüchen erheblich beeinträchtigt. Umso wichtiger ist es, dass Klarheit darüber herrscht, welche rechtliche Qualität die Rückgriffsansprüche haben müssen, die auch noch Jahre nach einem Schadensfall geltend gemacht werden können.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

In den Jahren 2006 und 2007 wurde die Beklagte (B.) von zwei in Deutschland ansässigen Unternehmen mit dem Transport von in China hergestellten Elektronikbauteilen für Satellitenanlagen von Rotterdam, Holland, nach St. Georgen, Deutschland, beauftragt. Mit der Durchführung der Binnenschiffsbeförderung von Rotterdam bis zu den Empfängern beauftragte die Beklagte ihrerseits die Klägerin (K.) als Unterfrachtführerin. Ferner bat die Beklagte die Klägerin auch um Durchführung der Zollabfertigung im Hafen von Rotterdam und übermittelte der Klägerin per E-Mail die dafür erforderlichen Daten. Die Klägerin ihrerseits beauftragte ein holländisches Unternehmen (W.) mit der Durchführung der Zollformalitäten, was dieses auch tat. Nach Durchführung der Transporte stellte K. der B. auch die von der W. verauslagten und an die K. weiterberechneten Zollgebühren in Rechnung, welche die B. ohne jede Beanstandung beglich.

Bei einer nachträglichen zollrechtlichen Überprüfung stellte sich der holländische Zoll auf den Standpunkt, dass die in Containern befindliche Ware falsch deklariert worden sei und machte mit Bescheid vom 01.07.2009 nachträgliche Einfuhrabgaben in Höhe von 389.973,70 Euro gegenüber W. geltend. Gegen diesen Bescheid legte W. fristgerecht Widerspruch ein, über den zum Zeitpunkt des BGH Urteils noch nicht entschieden worden war.

K. macht geltend, B. habe sie nicht nur mit dem Binnenschiffstransport, sondern auch mit der Verzollung der Waren in Holland beauftragt. Im Einverständnis mit B. habe sie (K.) W. mit der Abwicklung der Zollformalitäten beauftragt. Die von den holländischen Zollbehörden geforderten nachträglichen Gebühren, für die sie (K.) gegenüber der W. ausgleichspflichtig sei, könne sie von B. als verauslagte Aufwendungen ersetzt verlangen.

K. hat beantragt festzustellen, dass B. verpflichtet ist, K. von Ansprüchen der W. freizuhalten, die W. gegen K. im Zusammenhang mit dem Einfuhrabgabenbescheid vom 01.07.2009 zur Zahlung von 389.973,70 Euro zustehen.

B. ist der Klage entgegengetreten. Sie habe K. nicht mit der Erledigung der Zollformalitäten in Rotterdam beauftragt, vielmehr sei W. direkt vom Empfänger der Ware mit der Zollabfertigung beauftragt worden. Zudem hat B. die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Berufungsgericht (OLG Hamburg) hat ihr antragsgemäß stattgegeben. Mit ihrer Revision beantragt B. die Wiederherstellung des erstinstanzlichen, klageabweisenden Urteils.

Der BGH hat die Revision zurückgewiesen und ausgeführt:

1. Zulässigkeit/Feststellungsinteresse

Das Berufungsgericht sei zutreffend von einem bestehenden Feststellungsinteresse ausgegangen. K. sieht sich einem Aufwendungsersatzanspruch der W. ausgesetzt, der aufgrund der von K. der W. erteilten Zollabfertigungsaufträge gerechtfertigt sein könne. Da das Widerspruchsverfahren in Holland noch nicht beendet sei, könne die Höhe des Anspruches noch nicht beziffert werden. Das hindere K. zum gegenwärtigen Zeitpunkt daran, eine Leistungsklage zu erheben (BGH, Urt. v. 16.11.2006 - I ZR 257/03 - TranspR 2007, 161, 162).

2. Begründetheit

Auch die Annahme des Berufungsgerichtes, B. habe K. nicht nur mit der Beförderung der aus China stammenden Ware von Rotterdam nach St. Georgen, sondern auch mit deren Verzollung beauftragt, sei angesichts der Sachverhaltsfeststellungen zutreffend.

Nach § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB könne K. von B. auch den Ersatz der für die Verzollung aufgewendeten Kosten verlangen. Es handele sich dabei um Aufwendungen, die K. als beauftragter Frachtführer für das Gut gemacht habe und die er den Umständen nach für erforderlich halten durfte. Zwar handele es sich streng genommen um eine Geschäftsbesorgung i.S.v. § 675 BGB, die Verzollung gehöre, wie sich aus den §§ 408 Abs. 1 Satz 1 Nr. 11, 413 HGB ergibt, aber zu den typischen gesetzlichen Pflichten des Frachtführers, weshalb vorrangig die §§ 407 ff. HGB anwendbar seien (vgl. Koller, Transportrecht, 7. Aufl., § 407 Rn. 74).

Dem Aufwendungsersatzanspruch stehe ferner nicht entgegen, dass K. die in Rede stehenden Zollgebühren nicht selbst aufgewendet habe, denn K. sehe sich einem entsprechenden Aufwendungsersatzanspruch seitens W. ausgesetzt. Dieser Anspruch ergebe sich aus Art. 406 Abs. 1 des niederländischen Bürgerlichen Gesetzbuches, das gemäß Art. 28 Abs. 1 und 2 EGBGB auf das Rechtsverhältnis zwischen K. und W. anwendbar sei.

3. Die Verjährungsproblematik

Nach den für die hier erörterte Problemstellung nur zum Teil wichtigen Vorfragen wendet sich der BGB dem Problem der Verjährung, mithin § 439 HGB, zu.

Zunächst bejaht er die Annahme des Berufungsgerichtes, dass der Aufwendungsersatzanspruch der K. gegen B. aus § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB der Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB und nicht derjenigen des § 195 BGB unterliegt.

§ 439 HGB gelte für alle Ansprüche aus einer Beförderung, sein Anwendungsbereich sei immer dann eröffnet, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen der Beförderung und dem in Rede stehenden Anspruch besteht. Erfasst seien somit alle vertraglichen Ansprüche, auch solche aus vertraglichen Nebenpflichten, soweit sie unmittelbar zu der „Beförderung" gehören und sich nicht aus einer selbstständigen vertraglichen Abrede ergeben. Die Verzollung sei eine notwendige Voraussetzung für den von K. geschuldeten Transport, weshalb ein sich daraus ergebender Aufwendungsersatzanspruch des Frachtführers nach § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB unmittelbar zur Beförderung gehöre und folglich der Verjährungsregelung des § 439 HGB unterliege.

Nachdem der BGH den abstrakten Anwendungsbereich des § 439 HGB auf diese Fallkonstellation hergeleitet hat, wendet er sich der konkreten Frage zu, ob die den Rückgriffsgläubiger begünstigende Vorschrift des § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB auch dann zur Anwendung gelangt, wenn auf das Primärhaftungsverhältnis (hier das Rechtsverhältnis zwischen K. und W.) und das Rückgriffsverhältnis (hier das Rechts-

verhältnis zwischen K. und B.) unterschiedliche Verjährungsregelungen Anwendung finden, also kein Gleichlauf zwischen beiden besteht.

§ 439 Abs. 2 Satz 2 HGB befasse sich mit der Verjährung von Ansprüchen des Rückgriffsgläubigers, denen dieser im Primärhaftungsverhältnis möglicherweise ausgesetzt ist, unmittelbar nur in Bezug auf den Beginn der Verjährung. Der Verjährungsbeginn werde auf den Zeitpunkt hinausgeschoben, zu dem ein rechtskräftiges Urteil gegen den Rückgriffsgläubiger vorliegt oder er den gegen ihn gerichteten Anspruch befriedigt hat. Die Vorschrift des § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB sage jedoch nichts darüber aus, nach welchen Bestimmungen der Rückgriffsgläubiger haften muss, damit die Sonderregelung zur Anwendung kommt. In § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB sei nur ganz allgemein von Rückgriffsansprüchen, dem Rückgriffsgläubiger und dem Rückgriffsschuldner die Rede. Der neutral gefasste Wortlaut decke daher auch die Fallgestaltung ab, dass der Rückgriffsgläubiger im Primärhaftungsverhältnis nicht nach den §§ 407 ff. HGB, sondern – wie im Streitfall – nach niederländischem Auftragsrecht einstehen muss.

Im Ergebnis ist für den BGH entscheidend, dass der Aufwendungsersatzanspruch des K. aus § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB den Verjährungsvorschriften des § 439 HGB unterliegt.

C. Kontext der Entscheidung

Kurz vor der hier beschriebenen Entscheidung hatte der BGH sich bereits in einem ähnlich gelagerten Fall mit derselben Problematik auseinandergesetzt, sein Urteil aber erst nach Verkündung der Entscheidung des Berufungsgerichts in dieser Sache gefällt (BGH, Urt. v. 02.10.2012 - I ZR 157/11). Im dortigen Fall hatte der Rückgriffsschuldner die seiner Meinung nach nicht gegebene Anwendbarkeit von § 439 Abs. 1 Satz 3 HGB damit begründet, dass der gegen ihn geltend gemachte Rückgriffsanspruch ein seefrachtrechtlicher Anspruch nach § 606 HGB sei, der gemäß § 612 HGB ganz anderen Verjährungsregeln unterliege als der landfrachtrechtliche Anspruch nach den §§ 407 ff. HGB.

Auch in der früheren Entscheidung war der BGH zu dem Ergebnis gekommen, dass die Anwendbarkeit des § 439 Abs. 1 Satz 3 HGB keinen Gleichlauf der Haftungsgrundlagen im Primärhaftungs- und im Rückgriffshaftungsverhältnis voraussetze.

Ein Detail, welches sich in beiden Entscheidungen gleichermaßen findet, verdient besondere Beachtung:

In beiden Entscheidungen weist der BGH auf die seiner Meinung nach zutreffende Ansicht des jeweiligen Berufungsgerichtes (in beiden Fällen der 6. Zivilsenat des OLG Hamburg) hin, dass § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB nur Regressansprüche von Frachtführern gegen andere Frachtführer, aber nicht auch Rückgriffsansprüche von Frachtführern gegen sonstige Hilfspersonen – und umgekehrt – erfasse und verweist u.a. auf die Kommentierung von Koller (Transportrecht, § 439 HGB Rn. 24).

Nach meiner Auffassung sollte es dagegen ausreichen, dass der Regressanspruch den Vorschriften der §§ 407 ff. HGB unterliegt. Andernfalls wäre z.B. der erste Frachtführer regelmäßig von der Verjährungserleichterung des § 439 Abs. 1 Satz 3 HGB abgeschnitten, da sich sein Anspruch gegen seinen Vertragspartner richtet, der regelmäßig nicht Frachtführer ist.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Praxis hat beide Entscheidungen des BGH mit Erleichterung zur Kenntnis genommen, ist doch eine Streitfrage, die Gegenstand langwieriger und kostenaufwändiger rechtlicher Auseinandersetzungen werden kann, höchstrichterlich entschieden. Hinzu kommt, dass die Regelung des § 439 Abs. 2 Satz 3 HS. 2 HGB, nämlich die Hinweispflicht auf das Bestehen eines Regressanspruches zur Aufrechterhaltung der Verjährungsverlängerung, seit dem 25.04.2013 auch für Rückgriffsansprüche in Seefrachtverträgen gilt. Durch das Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20.04.2013 (BGBl I 2013, 831) ist eine entsprechende Hinweispflicht in § 607 Abs. 2 Satz 2 HGB eingefügt worden, die es in § 612 HGB a.F., der die Verjährung für vor dem 25.04.2013 abgeschlossene Seefrachtverträge regelt, nicht gibt.

2

Prüfungs- und Hinweispflichten eines Frachtführers bei mangelnder Eignung eines Transporthilfsmittels

Leitsätze:

1. Auch wenn einen Frachtführer bei Spezial- bzw. Schwertransporten aufgrund der Branchenüblichkeit oder der Verkehrssitte im Transportgewerbe die Pflicht trifft, das vom Absender gestellte Transporthilfsmittel mit den eingesetzten Transportfahrzeugen sachgerecht zu koordinieren, erstreckt sich diese Koordinationspflicht grundsätzlich nicht auch darauf, die Kompatibilität von Transporthilfsmittel und Transportgut zu überprüfen. Für die Eignung des Transporthilfsmittels ist der Absender als Warenfachmann allein verantwortlich (§ 411 HGB).

2. Etwas anderes kann (ausnahmsweise) gelten, wenn der sich aus den überlassenen Plänen ergebende Kompatibilitätsmangel auch dem Frachtführer, der kein Warenfachmann ist, ins Auge hätte springen müssen.

Anmerkung zu OLG Bamberg, Urteil vom 07.05.2014, 3 U 2/13

von **Jan Otto Bodis**, LL.M., RA und FA für Versicherungsrecht, Bodis Rechtsanwälte

A. Problemstellung

Nach der in § 412 HGB zum Ausdruck kommenden Systematik hat der Frachtführer grundsätzlich nur sein geeignetes Fahrzeug zur Verfügung zu stellen. Das Verladen des Transportgutes, zu dem nach der gesetzlichen Definition des Begriffes „Verladen“ auch das Stauen und die Sicherung des Gutes gehören, obliegt dem Absender. Der Frachtführer ist sodann dafür verantwortlich, dass er das Fahrzeug mit dem Gut sicher führen kann und hat somit für die Betriebssicherheit zu sorgen. (vgl. Neufang/Valder, TranspR 2002, 325). Eine andere Art der Verteilung von Verantwortlichkeiten bedarf einer modifizierenden Vereinbarung oder kann sich aus der Verkehrssitte oder Branchenüblichkeit ergeben.

Die Entscheidung des OLG Bamberg befasst sich mit der Verteilung der Verantwortlichkeiten bei Schwerguttransporten und insbesondere mit der Fragestellung, ob die Branchenüblichkeit von dem Frachtführer eine besondere und vertiefende Auseinandersetzung mit der Kompatibilität seines Fahrzeuges mit dem Schwergutteil und den vom Absender gestellten Transporthilfsmitteln verlangt.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin hatte die Beklagte mit dem innerdeutschen Transport von zwei Brückenträgern, die jeweils 46,60 m lang, 2,60 m breit, 3,25 m hoch und ca. 50 t schwer waren, innerhalb eines offenbar mit den Straßenverkehrsbehörden abgestimmten Zeitfensters von 0:00 bis 12:00 Uhr beauftragt. Vorab hatte die Klägerin der Beklagten zunächst den Plan eines der Stahlträger im DIN-A4-Format übersandt und nachfolgend, auf Nachfragen der Beklagten, Werkpläne für beide Träger. Das daraufhin ergangene Angebot der Beklagten nahm die Klägerin an und übersandte fünf Tage später Zeichnungen der von der Klägerin hergestellten Transportböcke, auf denen die Brückenträger während des Transportes gelagert werden sollten. Als das erste Fahrzeug der Beklagten, eine Zugmaschine mit Nachläufer, erschien und der erste Brückenträger per Kran auf das Fahrzeug geladen werden sollte, gab es aus Sicht der Beklagten Einwände, weil die von der Klägerin zur Verfügung gestellten Transportböcke nicht hoch genug waren. Die Folge war, dass der Stahlträger insbesondere bei Kurvenfahrten und bei Geländemulden Gefahr lief, auf dem Rahmen der Zugmaschine aufzusitzen und somit aus Sicht der Beklagten ein betriebssicherer Transport nicht möglich war. Die Beklagte verweigerte deshalb die Durchführung des Transportes. Die Klägerin konnte den Transport erst fast einen Monat später durchführen lassen.

Die Klägerin begehrte mit ihrer Schadensersatzklage Mehrkosten in Gesamthöhe von mehr als 55.000 Euro. Die Klage hatte durch zwei Instanzen keinen Erfolg. Landgericht wie Oberlandesgericht kamen nach Beweisaufnahme und Einholung eines Sachverständigengutachtens zu dem Ergebnis, dass die vorgesehene Verladung keinen betriebssicheren Transport ermöglicht hätte.

Das OLG Bamberg stellt klar, dass die Klägerin als Absenderin für die beförderungssichere Verladung zuständig sei und die Beklagte für die Betriebssicherheit zu sorgen habe. Dabei bedeutet Beförderungssicherheit, dass das Transportgut selbst so gestaut und gesichert ist, dass es den Transport unbeschädigt übersteht. Die Beklagte sei ihrerseits im Rahmen der Betriebssicherheit dafür zuständig, dass das Beförderungsmittel, also das Fahrzeug, mit dem Transportgut jeder Verkehrslage sicher gewachsen sei.

Als Hauptursache für die Probleme identifizierte das Gericht die von der Klägerin konstruierten und gestellten Transportböcke, die zu niedrig gewesen seien. Das würde die Betriebssicherheit betreffen, weil bei Kurvenfahrten und Geländemulden ein Aufsetzen auf den Rahmen der Zugmaschine möglich sei. Die Beklagte habe zu Recht den Transport verweigert, weil sie einen betriebsunsicheren Transport, der durch die für die Verladung zuständige Absenderin verursacht wurde, nicht durchführen müsse.

Das Gericht lehnt den Vorwurf nicht ausreichender Prüfung durch die Beklagte ab. Die Beklagte sei ihrer Pflicht nachgekommen, die Eignung der Transporthilfsmittel für ihre Fahrzeuge zu bewerten. Ob die Transportböcke für das Transportgut auf den jeweiligen Fahrzeugen der Beklagten das richtige Transporthilfsmittel seien, habe die Beklagte nicht zu interessieren, denn die Transportböcke seien Verpackung, und für diese sei die Absenderin und damit die Klägerin zuständig.

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung betrifft den besonders schadenträchtigen Bereich der Beladung von Transportmitteln. Sie bestätigt die grundsätzliche Zuordnung, wonach die beförderungssichere Verladung dem Absender obliegt und die Betriebssicherheit dem Frachtführer zugewiesen ist. Diese grundsätzliche Zuordnung wendet das Gericht auch bei Schwer- und Sondertransporten an. Obwohl es sich um ein Spezialgeschäft handelt, in dem spezialisierte Frachtführer tätig sind, ist es trotzdem der Absender als Warenfachmann, der sich die Fahrzeuge für seinen Bedarf aussuchen muss (so auch OLG Frankfurt, Urt. v. 03.12.2003 - 21 U 17/03 - NJW-RR 2004, 834).

Das alles ist insofern neu, als es sich um den Bereich des Schwergut- und sog. Projektgeschäftes handelt, in dem Spediteure und Frachtführer mit extremem Ladungsgut konfrontiert werden, das nicht nur hinsichtlich der Verladung, der Eigung des Transportmittels, sondern auch bei der Routengestaltung und sog. verkehrslenkenden Maßnahmen besondere Anforderungen an die Transportdurchführung stellt. Bei den Versendern führen diese Geschäfte häufig zu Erwartungen an den Spediteur und Frachtführer, die dieser realistischerweise nicht erfüllen kann. So hat die Klägerin in der besprochenen Entscheidung von der Beklagten offenbar erwartet, dass sie anhand der überlassenen Unterlagen umfangreiche Berechnungen durchführt, um die Kompatibilität zwischen Stahlträger, Transportböcken und Transportmittel zu ermitteln. Zu diesen komplexen Berechnungen war selbst der gerichtliche Sachverständige kaum in der Lage. Er stellte fest, dass entscheidende Maße und zeichnerische Hinweise fehlten. Zwar hatte ein Wettbewerber der Beklagten, der den Hintransport und den Rücktransport von weiteren Stahlträgern mit anders konzipierten Fahrzeugen ohne Schwierigkeiten durchgeführt hatte, diese Berechnungen durchgeführt. Doch das Gericht sah darin ein überobligatorisches Verhalten und unterstellte einen besonderen Auftrag, da solche Maßnahmen nicht von einem „normalen“ Frachtführer im Schwergutgeschäft verlangt werden können. Damit stellt die besprochene Entscheidung klar, dass es auch bei diesen Spezialgeschäften bei der grundsätzlichen Zuordnung von Verlade- und Sicherungspflichten bleibt und sich die Hinweispflicht des Frachtführers auf evident erkennbare Probleme bei der Beförderungssicherheit beschränke. Wolle der Absender mehr, müsse er den Frachtführer entsprechend beauftragen.

Wenn auch die Entscheidung insofern richtig und zu begrüßen ist, lässt sie es doch in einem wichtigen Aspekt an der dogmatischen Begründung fehlen. Die Beklagte hat die Durchführung des Transportes verweigert. Sie hat also den ihr erteilten Transportauftrag ihrerseits beendet und damit gekündigt. Das Gericht sagt dazu lapidar, dass die Beklagte den Transport nach den §§ 412 Abs. 1 Satz 2, 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB berechtigterweise verweigert habe. Nun sagen die von dem Gericht zitierten Vorschriften zwar et-

was über die betriebssichere Verladung (§ 412 Abs. 1 Satz 2 HGB) und die fehlende Haftung des Frachtführers für die Verladung durch den Absender (§ 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB) aus. Über das Recht des Frachtführers, den Beförderungsvertrag zu kündigen bzw. dessen Durchführung zu verweigern, sagen dagegen diese Vorschriften nichts aus. So kennt das Transportrecht ohnehin nur ein Kündigungsrecht des Absenders, der nach § 415 HGB in Analogie zum Werkvertragsrecht (§ 649 BGB) jederzeit zur Kündigung berechtigt ist. Ein Kündigungsrecht des Frachtführers oder Spediteurs wird vom Transportrecht explizit und aus speziellen transportrechtlichen Sachverhalten nicht gewährt. Deshalb hätte das Gericht im Rahmen der Erörterung des allgemeinen Leistungsstörungsrechtes (§ 323 BGB) die Frage erörtern müssen, ob die Pflicht zur Verladung eine vertragliche (Haupt-)Pflicht oder lediglich eine Obliegenheit ist. Oder hat das Gericht nach Maßgabe des § 324 BGB angenommen, dass dem Frachtführer bei dieser Form der Verladung ein Festhalten an dem Vertrag unzumutbar gewesen sei?

Da der Transportvertrag eine spezielle Ausprägung des Werkvertragsrechtes ist, bietet sich an, § 643 BGB nutzbar zu machen. Nach dieser Vorschrift darf der Werkunternehmer einen Vertrag nach Fristsetzung kündigen, wenn der Auftraggeber (Besteller) seinen Mitwirkungspflichten nicht nachkommt. Da die ordnungsgemäße Verladung in jedem Fall eine Mitwirkungspflicht des Absenders darstellt, ohne deren Vornahme der Transport nicht erfolgreich vollzogen werden kann, bietet sich eine Analogie an. Da der Transport in dem vorgesehenen Zeitfenster bei der festgestellten Art der Verladung nicht erfolgreich ausgeführt werden konnte, war die Beklagte zu einer Verweigerung bzw. Kündigung auch ohne Fristsetzung berechtigt. Die Klägerin hätte der Beklagten den entstandenen Schaden durch Zeitausfall des Fahrzeuges ersetzen müssen.

D. Auswirkungen für die Praxis

Für die Praxis stellt die Entscheidung klar, dass die Auswahl des geeigneten Fahrzeuges wie auch die dem Fahrzeug angepasste Verladung durch Gestellung von geeigneten Transporthilfsmitteln Sache des Absenders ist. Sie hilft, übertriebende Erwartungen an Ladungssicherungskenntnisse des Spediteurs und Frachtführers zu vermeiden. Eine Pflicht, auf die mangelnde Kompatibilität zwischen Ladungsgut, Transporthilfsmittel und Fahrzeug hinzuweisen, trifft den Frachtführer nur bei evidenten Fällen. Umfangreiche Berechnungen muss der Frachtführer nicht anstellen.

3

Erforderliche Höhenberechnung vor Brückendurchfahrt mit einem Lkw

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Von bewusst leichtfertiger Schadensherbeiführung ist auszugehen, wenn vor einer Brückendurchfahrt mit einem Lkw nicht durch Berechnung der Gesamthöhe von Fahrzeug und Ladung sichergestellt wird, dass es nicht zum Zusammenprall zwischen Fahrzeug bzw. Ladung und Brücke kommen wird.

2. Gemäß Art. 29 CMR ist die Berufung auf Haftungshöchstgrenzen bei unterlassener Höhenermittlung bezüglich Fahrzeug und Ladung vor einer Brückendurchfahrt ausgeschlossen.

Anmerkung zu OLG Schleswig, Urteil vom 26.09.2013, 16 U 37/13

von **Dr. Andreas Gran**, RA, Arnecke Siebold Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft

A. Problemstellung

Die Frage, ob sich Frachtführer auf die dem Transportrecht weitgehend immanenten Haftungsbeschränkungen berufen können, ist Kern zahlreicher gerichtlicher Auseinandersetzungen im Transport- und Speditionsrecht.

Häufig sind solche Haftungsbeschränkungen durch das HGB und, wie hier, durch das für grenzüberschreitende Straßengüterbeförderungen oft anwendbare internationale Rechtsabkommen CMR vorgesehen. Jedoch wird durch entsprechende Normen häufig eine Möglichkeit der unbeschränkten Haftung eingeräumt, wenn dem Frachtführer sog. qualifiziertes Verschulden anzulasten ist. Dies setzt bei Anwendbarkeit der CMR voraus, dass der Schaden leichtfertig und mit dem Bewusstsein, dass ein Scha-

den wahrscheinlich eintreten werde, verursacht wurde.

Die dahingehenden Anforderungen sind in der Praxis der Gerichte nicht derart hoch, wie es bei Lektüre der entsprechenden Normen, insbesondere Art. 29 CMR und § 435 HGB, scheint.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin als sog. Hauptfrachtführer begehrte von der Beklagten als sog. Unterfrachtführer die Freihaltung von Schadensersatzansprüchen des Eigentümers der beförderten Klimaanlagenteile. Die Klägerin hatte einen Frachtvertrag abgeschlossen, aber die faktische Durchführung durch einen internen Frachtvertrag der Beklagten überlassen, die wiederum einen Subunternehmer, die Streitverkündete, eingebunden hatte. Im Außenverhältnis haften in der Kette der Transportunternehmen die Frachtführer jeweils für den Unterfrachtführer gemäß Art. 3 CMR.

Das auf einem Lkw geladene Transportgut war mit einer Brücke kollidiert. Dadurch war das Gut entsprechend gutachterlicher Feststellungen zu Schaden gekommen. Im Wesentlichen bestand Streit, ob mit Zahlung der begrenzten Haftungsbeträge weitere Ansprüche ausgeschlossen sind, oder ob darüber hinaus Schadensersatz begehrt werden kann, weil der faktische Schadensbetrag oberhalb dessen lag, was bezahlt worden war. Rechtsgrundlage für derartiges Begehren ist Art. 17 i.V.m. Art. 29 des für grenzüberschreitende Straßengüterbeförderungen oft geltenden internationalen Abkommens CMR. Danach kann bei leichtfertiger oder bewusster Schädigung eine Berufung auf die Haftungshöchstgrenzen in Höhe von 8,33 Sonderziehungsrechten pro Kilogramm des Rohgewichts, wie in Art. 23 Abs. 3 CMR vorgesehen, ausgeschlossen sein.

Im Zentrum stand die Uneinigkeit, ob das unterlassene Vermessen der tatsächlichen Höhe von Lkw und Ladung und das damit verbundene unterbliebene Erkennen, dass dies zum problemlosen Durchqueren der Brücke nicht ausreichen werde, die Anwendbarkeit von Art. 29 CMR ermöglicht. Das sah das OLG Schleswig so und folgte den klägerischen Vorwürfen, man habe die Möglichkeit ungenutzt gelassen, durch Verwendung eines geeigneten Messgerätes die Sicherheit der Güter zu bewahren.

Nicht überzeugt haben hingegen die Argumente der Beklagten, wonach eine Ausnahmegenehmigung hinsichtlich der Höhe vorgelegen habe und die Angaben der Klägerin zur Höhe der Packstücke falsch gewesen sein müssen. Da ein Mitarbeiter der Klägerin beim Verladen der Sendung auf dem Lkw zugegen war, habe sich die Beklagte ihrer Ansicht nach darauf verlassen können, dass dieser Mitarbeiter erforderlichenfalls interveniere. Eine eigene Überprüfungspflicht bzw. -obliegenheit scheide deshalb aus.

Hier sah es das Gericht, davon abweichend, als wesentlich an, dass letztlich nur der tatsächlich tätige Frachtführer die faktischen Gegebenheiten vor Ort ermitteln kann und sich grundsätzlich nicht auf andere Personen verlassen darf. Dass demzufolge ein vollständiger Ausschluss der Haftung gemäß Art. 17 Abs. 2, 4 und 5 oder Art. 18 Abs. 2 CMR nicht in Betracht kam, liegt auf der Hand. Wesentlich ist hierbei, dass nur der tatsächlich befördernde Frachtführer die Beladungshöhe des jeweiligen Beförderungsmittels kennt.

C. Kontext der Entscheidung

Derartige Entscheidungen stehen im Kontext mit dem transportrechtlichen Haftungsregime, welches zwar einerseits einen vermeintlichen Normalfall der summenmäßig begrenzten Haftung vorgibt, aber andererseits den Anreiz schafft, durch Berufung auf eine sog. Exzesshaftung den vollen Schadensausgleich zu verlangen, wenn die beschränkte Haftung, wie hier, zum Ausgleich des tatsächlichen Schadens nicht auskömmlich ist.

Problematisch ist bei dem gegebenen Sachverhalt, ob derartiges Verhalten derart vorwerfbar ist, dass von dem Ausgangsfall der Haftungsbegrenzung abgewichen werden kann. Unabhängig von der Problematik, dass einige Gerichtsentscheidungen unangemessen hohe Anforderungen stellen, ist diese Entscheidung nachvollziehbar.

Die Erkenntnis, dass bei unterlassener faktischer Höhenberechnung ein Verkehrsunfall bzw. Transportschaden beim Durchfahren der Brücke stattfinden kann, sollte sich aufdrän-

gen. Sowohl die Leichtfertigkeit als auch das Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit eines Schadenseintritts sind hier gegeben.

Zwar ist hinsichtlich der Bewusstseins zu berücksichtigen, dass der Fahrer selbst von dem Vorfall betroffen war und deshalb dies nicht wollte, aber derartiges Verhalten ist bei Verkehrsunfällen bzw. solchen Vorkommnissen nicht unüblich. Überdies geht die Rechtsprechung typischerweise davon aus, dass das subjektive Bewusstsein bei objektiver Leichtfertigkeit indiziert ist. Es kommt erschwerend hinzu, dass dieser Unfall ein erhebliches Risiko für den fließenden Verkehr auf einer stark befahrenen Autobahn mit sich brachte.

Interessant ist hier, dass die Beklagte nicht erfolgreich auf ein eigenes Verschulden der Klägerin durch deren bei der Verladung anwesenden Mitarbeiter verweisen konnte. Obwohl dem Einwand des Mitverschuldens unter verschiedenen Aspekten bei derartigen Verfahren oft Rechnung getragen wird, folgte das Gericht dem nicht und stellt die eigene Verantwortlichkeit in den Vordergrund.

D. Auswirkungen für die Praxis

Wie in zahlreichen transportrechtlichen Entscheidungen hat das OLG Schleswig verdeutlicht, dass die Haftungshöchstgrenzen bei Fehlverhalten von Frachtführern oftmals nicht greifen. Für die Transportbranche bedeutet das erhebliche Haftungsrisiken. Die seit Jahren anhaltende Tendenz der Rechtsprechung, durch derartige Urteile den sorgfältigeren Umgang mit anvertrauten Gütern zu bewirken, stellt das Transportgewerbe vor praktische Herausforderungen, da das Einhalten von hohen Sorgfaltsanforderungen mit der Nachfrage nach günstigen Kosten bei Transporten in Einklang gebracht werden muss. Einmal mehr zeigt sich, dass es praktisch schwer fällt, beiden Anforderungen, also günstigen Transportkosten einerseits und hoher Sorgfalt andererseits, zu entsprechen. Konsequenz könnte ein Ansteigen der Transportkosten sein.

E. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Interessant ist bei dieser Entscheidung zudem, dass prozessual nicht eine Schadensersatzklage des Geschädigten zu betrachten war, sondern ein Freistellungsanspruch. Das Feststellungsinteresse wurde bejaht, da die Klägerin selbst von der Eigentümerin haftbar gehalten worden war und diesen Schadensersatzanspruch derart an ihre Unterfrachtführerin „durchreichen“ wollte.

Dies zeigt, dass prozessual bei Transportschäden oft das Innenverhältnis zwischen Haupt- und Unterfrachtführer zu betrachten und bei der Antragstellung zu berücksichtigen ist. Zu beachten ist hierbei, dass gemäß Art. 32 CMR eine etwaige Verjährung von Rückgriffansprüchen in der Kette der beteiligten Frachtführer drohen und deshalb entsprechendes prozessuales Vorgehen geboten sein kann. Möglichkeiten der Hemmung der Verjährung in anderer Weise stehen nach Ansicht des OLG Schleswig dem Wunsch der Klägerin, „auf der sicheren Seite“ zu stehen, und deshalb der Zulässigkeit der Klage in dieser Sache nicht entgegen.

4

Anwendungsbereich und Auslegung der CMNI

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Ein Binnenschifffahrtsfrachtführer ist noch kein Charterer.

2. Zur Wechselwirkung von CMNI und Havarie Grosse.

Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 05.12.2013, 6 U 194/10

von **Markus Jaegers**, RA, NJP Grotstollen, Duisburg

A. Problemstellung

Der Frachtführer in der Binnenschifffahrt ist seinem Auftraggeber grundsätzlich zum Ersatz von Transportschäden verpflichtet. Das OLG Hamburg hatte über den Haftungsmaßstab nach CMNI, über die Frage, ob sich ein CMNI-Frachtführer auf die globale Haftungsbeschränkung nach CLNI berufen kann sowie über die Wechselwirkung von Beitragspflichten zur Havarie Grosse zum Schadensersatzanspruch nach den Art. 16 ff. CMNI zu befinden.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der beklagte Fixkostenspediteur hatte 45 Container durch einen Frachtführer, welcher wiederum Subunternehmer beauftragte, über die Wasserstraße von Wesel nach Antwerpen befördern lassen. Auf der Reise kollidierte das Binnenschiff in niederländischen Gewässern mit einem KüMo und schlug Leck, worauf der Schiffsführer das Binnenschiff zur Schadensbegrenzung auf Grund setzte. Die Ladung von 35 Containern wurde beschädigt, zehn Container blieben unversehrt. Die Klägerin, Auftraggeberin des beklagten Fixkostenspediteurs, gab als Ladungsbeteiligte im niederländischen, nach den IVR-Regeln geführten Havarie-Grosse-Verfahren Garantien ab. Die Eigner beider havariebeteiligter Schiffe errichteten in den Niederlanden Haftungsfonds nach CLNI und leiteten schifffahrtsrechtliche Verteilungsverfahren ein, zu denen die Klägerin ihre Ansprüche anmeldete.

Die Klägerin begehrte von der Beklagten Schadensersatz wegen des Ladungsschadens und Freihaltung von Ansprüchen Dritter, womit insbesondere die Inanspruchnahme der Havarie-Grosse-Garantien gemeint war. Die Beklagte berief sich auf den angeblich schifffahrtsüblichen Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens, wegen Unvermeidbarkeit des Schadens und hilfsweise auf die globale Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 5m BinSchG. Außerdem sei das Klageverfahren durch die schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren unterbrochen.

Das Landgericht hatte die Klageforderung zugesprochen, das OLG Hamburg macht geringe Einschränkungen. Die Beklagte hafte nach den Art. 16 ff. CMNI auf Zahlung von Schadensersatz Zug um Zug gegen Abtretung der Ansprüche gegen die Haftungsfonds. Freihaltung von Havarie-Grosse-Beiträgen sei indes nicht geschuldet.

Die schifffahrtsrechtlichen Verteilungsverfahren unterbrächen das Klageverfahren nicht, weil der streitgegenständliche Anspruch nicht der Haftungsbeschränkung nach den §§ 4 bis 5m BinSchG unterliege. Die Beklagte sei keine nach § 5c Abs. 1 Nr. 1 BinSchG privilegierte Person, insbesondere kein Slotcharterer, weil sie keine festen Stellplätze auf dem Schiff gemietet gehabt habe. Sie habe mit ihrem Subunternehmer lediglich einen Stückgutfrachtvertrag geschlossen. Sie sei auch nicht „Bevrachter“ im Sinne des niederländischen Rechts, da sie kein Weisungs- oder Verfügungsrecht über das Schiff gehabt noch wirtschaftlich das Auslastungsrisiko des Schiffes getragen habe. Aus dem gleichen Grund komme auch die hilfsweise geltend gemachte Haftungsbeschränkung nicht zum Tragen.

Der Schiffsunfall sei vom Schiffsführer schuldhaft verursacht worden, jedenfalls sei der Entlastungsbeweis nach Art. 16 Abs. 1 CMNI nicht gelungen. Auf einen Haftungsausschluss wegen nautischen Verschuldens könne sich die Beklagte mangels Vereinbarung mit der Klägerin nicht berufen. Dieser im Verhältnis zu und zwischen den Subunternehmern vereinbarte Haftungsausschluss betreffe nur das jeweilige Vertragsverhältnis und greife nicht auf das von den Klageparteien getroffene Frachtgeschäft durch. Ein Handelsbrauch sei nicht ausreichend dargelegt. Insbesondere reiche es nicht aus, dass ein Haftungsausschluss für nautisches Verschulden in den IVTB vorgesehen ist, weil es sich dabei um einseitig einbezogene AGB handele, mithin sich dieser Haftungsausschluss nicht in den betroffenen Verkehrskreisen freiwillig gebildet habe.

Freihaltung von Havarie-Grosse-Beiträgen sei hingegen nicht geschuldet. Die Beklagte könne sich auf die Haftungsbeschränkungen der CMNI stützen. Danach hafte die Beklagte für den Güterschaden, Havarie-Grosse-Beiträge seien aber Ladungsfolgeschäden, die ebenso wie mittelbare Ladungsschäden nicht erstattungspflichtig seien.

Die Revision wurde nicht zugelassen, weil es sich um eine Einzelfallentscheidung ohne grundsätzliche Bedeutung handele.

C. Kontext der Entscheidung

Entscheidungen im Bereich des CMNI-Frachtgeschäfts sind selten, solche, in denen die Wechselwirkung mit CLNI und Havarie Grosse zu berücksichtigen ist, noch seltener. Zutreffend erkennt das OLG Hamburg, dass ein Fixkostenspediteur bei kombiniertem Verkehr und bekanntem Schadensort auf der Wasserstraße bei grenzüberschreitendem Binnenschiffsverkehr nach den Regeln der CMNI haftet, und dass nicht jeder Binnenschifffahrtsfrachtführer zugleich Charterer i.S.d. § 5c Abs. 1 Nr. 1

BinSchG ist, vielmehr eine besondere Beziehung zum Schiff hinzukommen muss. Da der Haftungsfonds im Ausland errichtet wurde, bestimmt sich allerdings die Frage, ob die Beklagte in dessen Schutzbereich ist, nach dem Recht des Fondsstaats, hier dem niederländischen Recht. § 52 SVertO macht die Wirkung der Eröffnung des Verteilungsverfahrens davon abhängig, für wen der Fonds errichtet wurde, was sich vorrangig nach dem Recht des Fondsstaats bestimmt.

Die Haftung für Ladungsschäden im engeren Sinne nach den Art. 16 ff. CMNI ist ausführlich und gut begründet, insbesondere unter Berücksichtigung der jeweiligen Darlegungs- und Beweislast. Zu kurz gekommen ist allerdings die Begründung für die Ablehnung der Forderung auf Freihaltung von Havarie-Grosse-Beiträgen, die argumentativ nicht untermauert, sondern imperativ gesetzt wird, indem Havarie-Grosse-Beiträge mittelbaren Ladungsschäden gleichgestellt werden, ohne sich mit Sinn und Zweck oder Natur der Havarie Grosse und der Beitragspflicht auch nur ansatzweise auseinanderzusetzen. Die Beitragspflicht, die sich hier nach den Regeln der IVR richtete, die offenbar auch von der Klägerin anerkannt worden waren, wird nicht durch den Ladungsschaden, sondern durch eine sowohl Schiff als auch Ladung drohende gemeinsame Gefahr ausgelöst, so dass die Beitragspflicht auch ausgelöst sein kann, wenn es zu keinem Ladungsschaden kommt. Es handelt sich um eine gesetzliche Zahlungspflicht wegen der Risiken der Schifffahrt, die in einer Gefahrengemeinschaft und nicht von einer Partei allein getragen werden, die schnellen, unbürokratischen Rettungseinsatz und dem Retter Aufwandsersatz verschaffen soll. Vorliegend kommt hinzu, dass die Havarie-Grosse-Beitragspflicht auf niederländischem Recht fußt, so dass die Frage, wie Havarie-Grosse-Beiträge außerhalb dieser Gefahrengemeinschaft im Frachtgeschäft zu beurteilen sind, mehrere Facetten hat. Welche Bedeutung sie im niederländischen Recht haben, ob sie als Rettungskosten überhaupt den Ladungsschäden zuzurechnen oder als Opferpflicht sui generis zu beurteilen sind, und welche Bedeutung der gerettete Teil der Ladung hat, bzw. die hierfür erbrachten Opfer und Aufwendungen, verdiente daher eine tiefere Auseinandersetzung.

Anders als es das OLG Hamburg entschieden hat, stellte der Rechtsstreit grundsätzliche Fragen von über diesen Einzelfall hinausgehender Bedeutung, so dass die Revision hätte zugelassen werden sollen.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung schafft Klarheit über Anwendungsbereich und Auslegung der CMNI sowie den Einfluss schifffahrtsrechtlicher Verteilungsverfahren. Es wird leider versäumt, einen konstruktiven Beitrag zu der Frage des Regresses wegen Havarie-Grosse-Beiträgen zu bringen.

5

Passivlegitimation bei verpasstem Anschlussflug nach der EU-Fluggastrechteverordnung

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Bucht ein Fluggast bei einem Luftfahrtunternehmen einen Flug mit Anschlussflug und führt eine weniger als drei Stunden betragende Verspätung bei der Ankunft des ersten Fluges zu einer Nichterreichung des Anschlussfluges und damit einer Verspätung am Endziel von jedenfalls drei Stunden, so ist hinsichtlich eines Anspruchs auf Ausgleichsleistung das Luftfahrtunternehmen nicht passiv legitimiert, wenn der erste Flug von einem anderen Luftfahrtunternehmen durchgeführt wurde.

2. Ein vereinbarungsgemäß durchgeführter Flug lässt keinen Ausgleichsanspruch nach Art. 7 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 gegen das ausführende Luftfahrtunternehmen entstehen, wenn der erste Streckenabschnitt (Zubringerflug) von einem anderem Luftfahrtunternehmen mit Verspätung durchgeführt wird und dies das Verpassen des Anschlussfluges zur Folge hat.

Anmerkung zu AG Köln, Urteil vom 18.03.2014, 137 C 334/13

von **Ulrich Steppler**, RA, Arnecke Siebold Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft

A. Problemstellung

Fragen um die Fallgestaltung des verpassten Anschlussfluges sind vielfältig und beschäftigen die Gerichte auf allen Ebenen. Der Verordnungsgeber hielt diese Konstellation nicht für regelungsbedürftig; insbesondere vor dem Hintergrund, dass er bewusst Fälle der Verspätung von der Verordnung überhaupt nicht erfasst wissen wollte. Der eindeutige Wille des europäischen Verordnungsgebers und der in diesem Punkt klare Wortlaut der Verordnung werden durch die mittlerweile etablierte Rechtsprechung fortgesetzt ignoriert. Eine Anwendung der Verordnung contra legem auf Grundlage unzulässiger richterlicher Rechtsfortbildung wird diesbezüglich in Kauf genommen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der klagende Fluggast buchte bei der beklagten Fluggesellschaft einen Flug von Toulouse nach Düsseldorf über Frankfurt. Hierbei handelte es sich um eine Umsteigeverbindung mit Wechsel des Fluggeräts und sukzessiver Beförderung ab Frankfurt. Den ersten Streckenabschnitt (Toulouse nach Frankfurt) führte die MD GmbH mit dreißigminütiger Abflugverspätung durch, was zu einer Ankunftsverspätung von 20 Minuten und dem Verpassen den Anschlussfluges nach Düsseldorf führte. Die Beförderung auf dem Flug der M nach Düsseldorf, den der Kläger nicht mehr antreten konnte, war im Übrigen vereinbarungsgemäß.

Das Erstgericht wies die Klage wegen fehlender Passivlegitimation der beklagten Fluggesellschaft ab.

Die Berufung wurde nach § 511 Abs. 4 Satz 1 Nr. 1 ZPO zugelassen, da mit Blick auf die Entscheidung des EuGH vom 26.02.2013 (C-11/11 - TranspR 2013, 302) auf den Vorlagebeschluss des BGH vom 09.12.2010 (Xa ZR 80/10 - TranspR 2011, 117) eine Erweiterung der Haftung von Luftverkehrsgesellschaften im Außenverhältnis nicht auszuschließen ist.

C. Kontext der Entscheidung

In der zitierten Rechtsprechung (Air France v. Folkerts) hatte der EuGH entschieden, dass Fluggäste beim Verpassen ihres Anschlussfluges zu entschädigen seien, wenn ihr Flug am Endziel mit einer Verspätung von drei Stunden oder mehr ankommt.

Liegt der Ort des Weiterfluges außerhalb des Gebiets der EU, ist mit der sog. Segmentierungsrechtsprechung des BGH die Anwendbarkeit der Verordnung ausgeschlossen (vgl. BGH, Urt. v. 28.05.2009 - Xa ZR 113/08 - TranspR 2009, 325, und BGH, Urt. v. 13.11.2012 - X ZR 12/12 - TranspR 2013, 83).

Im Einklang mit dieser Rechtsprechung hatte das AG Köln die Anwendbarkeit der Verordnung nach jedem einzelnen Streckenabschnitt gesondert zu prüfen. Damit ging auch die Prüfung des richtigen Anspruchsgegners einher.

D. Auswirkungen für die Praxis

Im Ergebnis ist die Entscheidung zu begrüßen. Die Begründung zur Zulassung der Berufung lässt indes befürchten, dass eine Ausweitung der Haftung – erneut gegen den in diesem Punkt klaren Wortlaut der Verordnung – zumindest in Erwägung gezogen wird. Eine Notwendigkeit, zwischen vertraglichem und ausführendem Luftfahrtunternehmen einen Haftungsverbund zu bilden, der über den Verweis auf Art. 13 der Verordnung (EG) Nr. 261/2004 mit der Möglichkeit eines Rückgriffs ausgestattet sein soll, ist nicht zu erkennen. Vielmehr wäre dies wiederum als Missachtung des Willens des europäischen Gesetzgebers zu qualifizieren.

juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
14.08.2014

Erscheinungsweise:
monatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

4/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Haftung für Schäden beim Umschlag von Transportgut**
Anmerkung zu BGH, Beschluss vom 10.04.2014, I ZR 100/13
von Dr. Karl-Heinz Thume, RA, Fries Rechtsanwälte Partnerschaft, Nürnberg

Anm. 2 **Spezielle frachtrechtliche Verjährung nur bei wirksamem Beförderungsvertrag**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 08.05.2014, I ZR 217/12
von Hartmuth Sager, RA, Ahlers & Vogel, Hamburg

Anm. 3 **Befugnisse einfacher Beteiligter im schifffahrtsrechtlichen Verklarungsverfahren**
Anmerkung zu Schiffahrtsobergericht Hamburg, Beschluss vom 13.01.2014, 6 W 97/12 BSch
von Markus Jaegers, RA und FA für Transport-und Speditionsrecht, NJP Grotstollen, Duisburg

Anm. 4 **Keine Hemmung der zweijährigen Ausschlussfrist des Montrealer Übereinkommens durch Klage zum unzuständigen Gericht**
Anmerkung zu LG Darmstadt, Urteil vom 27.06.2014, 14 O 292/13
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Zitiervorschlag: Thume, jurisPR-TranspR 4/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Haftung für Schäden beim Umschlag von Transportgut

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Ist in einem Umschlagsvertrag mit einem Kaibetrieb neben der Löschung des Frachtgutes auch dessen Zwischenlagerung auf dem Betriebsgelände vereinbart, so handelt es sich um einen gemischten Vertrag, bei dem die Löschung als unselbstständige Nebenleistung nicht den Frachtrechtsregelungen unterliegt.

Anmerkung zu BGH, Beschluss vom 10.04.2014, I ZR 100/13

von **Dr. Karl-Heinz Thume**, RA, Fries Rechtsanwälte Partnerschaft, Nürnberg

A. Problemstellung

Schon der Begriff des Umschlags selbst ist umstritten, da er gesetzlich nicht definiert ist. So wurde bei der Verabschiedung des Transportrechtsänderungsgesetzes im Jahre 1998 die Frage, inwieweit der Umschlag als Beförderung anzusehen ist, bewusst offengelassen. Nach der damaligen Regierungsbegründung erschien es jedoch „angesichts der Vielgestaltigkeit des Umschlaggeschäfts jedenfalls nicht sachgerecht“, Umschlaggeschäfte generell aus dem Frachtrecht herauszunehmen (vgl. Reg.-Begr., S. 34, zu § 407 HGB).

Besonders problematisch wird die Rechtslage, wenn während der Beförderung der erforderliche Umschlag nicht von den beteiligten Frachtführern ausgeführt wird, sondern durch einen eigenständigen Umschlagsbetrieb, bei dem das Frachtgut (dann) zwischengelagert oder auch vermessen, gewogen, sortiert oder umgeschichtet wird. Tritt dann auf dem Gelände des Umschlagsunternehmens ein Güterschaden ein, ist häufig umstritten, ob und nach welchem Haftungsregime dieses dafür verantwortlich gemacht werden kann.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin, ein Hamburger Kaiumschlagsbetrieb, hatte vom Charterer des Seeschiffes „BBC Naples“ den Auftrag erhalten, eine für die Beklagte als Empfängerin bestimmte Partie Rohre zu löschen und auf eigenem Gelände zwischenzulagern. Nach der Löschung der Rohre aus der Luke 1 kamen bei der Entladung aus Luke 2 mit Schlamm verunreinigte Rohre zum Vorschein. Später wurde festgestellt, dass offenbar durch ein Leck in den Ballasttanks Seewasser in den Laderaum 2 eingetreten war und dort als Beiladung ebenfalls gestautes, lose geschüttetes Bleierzkonzentrat verflüssigt hatte. Das verflüssigte Bleierzkonzentrat hatte sich ausgebreitet und die dort befindlichen Rohre kontaminiert. Die Klägerin lagerte die Rohre nach der Entladung auf ihrem Gelände. Da es sich bei Bleierzkonzentrat um ein Umweltgift handelt, mussten die Rohre fachgerecht behandelt und das Bleierzkonzentrat entsprechend den Auflagen der Hamburger Umweltbehörde entsorgt werden.

Mit der Reinigung der Rohre beauftragte die beklagte Empfängerin die Klägerin, die ihr dann für die durchgeführten Reinigungsarbeiten und für die Lagerung der Rohre auf ihrem Gelände insgesamt 743.053,64 Euro nebst Zinsen in Rechnung stellte. Die Empfängerin verweigerte die Zahlung dieses Betrages und machte geltend, das klägerische Umschlagsunternehmen könne diese Kosten nicht erstattet verlangen, weil es den infolge der Verunreinigung der Rohre entstandenen Schaden selbst durch sorgfaltswidriges Löschen des Gutes verursacht hatte. Ihr, der Empfängerin, stehe daher ein aufrechenbarer Schadenersatzanspruch gegen das Kaiunternehmen zu, für den sie als Empfängerin gemäß § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB die Klägerin als Kaiunternehmerin und Unterfrachtführerin direkt haftbar machen könne.

Das LG Hamburg hatte die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Die dagegen gerichtete Berufung der Beklagten hatte das OLG Hamburg mit Beschluss gem. § 522 Abs. 2 ZPO zurückgewiesen und dazu ausgeführt:

Die Beklagte könne der dem Grunde nach unstreitigen Forderung der Klägerin weder vertragliche noch deliktische Ansprüche wegen der Kontaminierung der Rohre durch Bleiersatzschlamm entgegenhalten. Zwischen den Parteien bestünde kein Vertragsverhältnis. Die Klägerin habe den Umschlagsvertrag mit dem Charterer des Schiffes abgeschlossen. Die Beklagte sei nicht Partei jenes Vertrages und auch nicht gem. § 328 BGB forderungsberechtigt. Ein deliktischer Schadensersatzanspruch schei-

tere daran, dass sich die Klägerin beim Löschen der Rohre nicht sorgfaltswidrig verhalten habe. Auch die Auffassung der Beklagten, die Klägerin hafte ihr gem. § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB, sei zu verneinen. Diese frachtrechtliche Bestimmung sei nicht anwendbar, weil die Klägerin vom Charterer des Schiffes nicht nur mit der Löschung der Ladung, sondern auch mit deren Zwischenlagerung auf ihrem Betriebsgelände beauftragt gewesen sei. Der Vertrag enthalte daher Bestandteile verschiedener Vertragstypen; die einzelnen Tätigkeiten seien nach den Regeln des gemischten Vertrages zu behandeln. Die Rohre seien unstreitig nicht während ihrer Beförderung im Lager der Klägerin – also bei der Ortsveränderung – beschädigt worden, vielmehr sei dies nach dem Vortrag der Beklagten geschehen, als die Klägerin mit Bleierzschlamm tropfende Rohre über die schon auf dem Kai abgelegten und bis dahin noch nicht kontaminierten Rohre hinweggehoben habe. Auf diese werkvertragliche Tätigkeit sei nach den Regeln des gemischten Vertrages Werkvertragsrecht anzuwenden. Eine frachtrechtliche Haftung scheide daher aus.

Gegen diesen Beschluss hatte die Beklagte Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt mit der Begründung, die Anwendbarkeit des § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB sei zu Unrecht verneint worden. Hauptgegenstand des Umschlagsvertrages sei das Löschen der Güter aus dem Schiff und deren Auslieferung an den berechtigten Empfänger gewesen. Ein solcher Vertrag sei immer auch auf eine frachtvertragliche Leistung gerichtet. Es komme nicht darauf an, welche Distanz zwischen dem Ort der Übernahme und dem der Ablieferung liege. Von dieser herrschenden Auffassung sei das Berufungsgericht hinweislos mit der Erwägung abgewichen, dass die geringfügige Ortsveränderung, die durch das Anheben der Rohre und deren Platzierung auf der Kailagerfläche mit Hilfe von Kränen nicht ausreiche, um einen Frachtvertrag anzunehmen.

Der BGH hat die Nichtzulassungsbeschwerde zurückgewiesen. Richtig sei zwar, dass in einem isoliert vereinbarten Umschlag von Transportgut eine frachtvertragliche Leistung gesehen werde. Um einen solchen Fall gehe es hier jedoch nicht. Nach den unangegriffenen Feststellungen des Berufungsgerichts sei neben der Löschung der Partie Rohre auch noch deren Zwischenlagerung auf dem Gelände vereinbart gewesen. Daher habe kein isolierter Umschlagsvertrag vorgelegen. Wenn der Umschlag in Verbindung mit einem Fracht-, Speditions- oder Lagervertrag vereinbart werde, stelle dieser im Zweifel eine unselbstständige Nebenleistung dar, die nach den Regeln des gemischten Vertrages zu behandeln sei. Bei einer solchen Fallgestaltung müsse zwar erwogen werden, die Haftungsfragen nach Frachtrecht zu beurteilen, da dieses für Ortsveränderungsvorgänge charakteristisch sei. Es sei aber auch denkbar, den Umschlag als Nebenleistung vollständig den für die Hauptleistung des gemischten Vertrages geltenden Regeln zu unterwerfen. Dies sei insbesondere bei geringfügigen Transportaktivitäten naheliegend. Davon sei auch das Berufungsgericht ausgegangen. Dagegen könne dem angegriffenen Beschluss des Berufungsgerichts nicht entnommen werden, dass Frachtvertragsrecht nicht zur Anwendung kommt, wenn eine nur geringfügige Ortsveränderung erforderlich ist.

C. Kontext der Entscheidung

Zunächst ist als besonders interessant anzumerken: Die beklagte Empfängerin hatte gegen die unstreitige Forderung der Klägerin mit den von ihr erhobenen Schadensersatzansprüchen nicht etwa aufgerechnet, sondern lediglich geltend gemacht, dass ihr ein solcher aufrechenbarer Schadensersatzanspruch gegenüber der Klägerin zustehe. Mit anderen Worten: Sie hatte gegenüber der Klägerin den Einwand der unzulässigen Rechtsausübung erhoben. Sie hatte sich also auf den altrömisch-rechtlichen Grundsatz „dolo agit, qui petit, quod statim redditurus est“ berufen, der Klägerin fehle nämlich ein schutzwürdiges Interesse an der Klageerhebung hinsichtlich der Werklohnforderung und Lagervergütung, weil sie den infolge der Verunreinigung der Rohre entstandenen Schaden selbst durch ein sorgfaltswidriges Löschen des Gutes verursacht habe.

Die Entscheidung mag im Ergebnis richtig sein, wirft aber doch erhebliche Fragen auf. Zu Recht weist der BGH (in Rn. 9) darauf hin, dass dem angegriffenen Beschluss des Berufungsgerichts nicht entnommen werden konnte, dass Frachtvertragsrecht nicht anwendbar sei, wenn nur eine geringfügige Ortsveränderung erforderlich ist. Diesem Hinweis der BGH-Entscheidung ist daher umgekehrt zu entnehmen, dass auch bei geringen Ortsveränderungen Fracht-

vertragsrecht anwendbar sein kann. Das entspricht der ständigen bisherigen Rechtsprechung und Lehre.

Maßgeblich war für den BGH vielmehr, dass im vorliegenden Fall neben der Löschung des Frachtgutes auch noch dessen Zwischenlagerung auf dem Gelände des Umschlagsbetriebes vereinbart war. Damit eröffnet sich die Frage: Wann ist die Zwischenlagerung des Umschlagsvertrages als Hauptleistung des gemischten Vertrages anzusehen? Doch wohl nicht in jedem Falle, oder? Fast immer ist nach der Löschung der Ladung aus dem Schiff oder dem Entladen aus der Eisenbahn im Umschlagsbetrieb eine zumindest kurze Zwischenlagerung erforderlich, bevor der nächste Frachtführer oder der Empfänger eintrifft, um die Ladung abzuholen. Ein direkter Umschlag von einem Transportmittel auf das andersartige Transportfahrzeug im Umschlagsbetrieb wird äußerst selten vorkommen. Kurzfristige transportbedingte Zwischenlagerungen werden daher in aller Regel nicht dem Lagerrecht unterworfen, sondern sind Bestandteil des Frachtvertrages. Diese Erkenntnis ist auch versicherungsrechtlich abgesichert. Die Transportversicherung von Gütern umfasst von jeher auch die Gefahren der mit der Beförderung verbundenen Lagerung, wie sich seit der VVG-Reform nun auch aus § 130 Abs. 1 VVG ergibt. Es muss daher schon eine länger dauernde Zwischenlagerung vereinbart sein, um als Hauptleistung eines Umschlags angesehen werden zu können. Daher wäre zu wünschen gewesen, die Dauer der vereinbarten Zwischenlagerung in den Entscheidungsgründen zu erwähnen.

Dann bleibt immer noch die Frage, ob der Umschlag einschließlich des Abstellens der Güter auf dem Ladegelände neben der vereinbarten Zwischenlagerung nur als Nebenleistung anzusehen ist oder ob nicht ein Kombinationsvertrag vorliegt, bei dem sowohl die Zwischenlagerung als auch die Umschlagstätigkeit als eigene Hauptleistungen zu werten sind.

Besonders problematisch erscheint im vorliegenden Fall jedoch, dass sich der BGH nicht mit der Begründung des Berufungsgerichts auseinandergesetzt hat, auf den von der Empfängerin behaupteten Schadenshergang sei nach den Regeln des gemischten Vertrages nicht Frachtrecht, sondern Werksvertragsrecht anzuwenden. Nach dem Vortrag der beklagten Empfängerin war der Schaden eingetreten, als die Klägerin die mit Bleierzschlamm tropfenden Rohre über die bis dahin bereits auf dem Kai abgelegten und noch nicht kontaminierten Rohre hinweggehoben habe. Auch dieser Hebevorgang war immerhin eine Ortsveränderung des bereits kontaminierten Teils der Rohre, so dass auch insoweit eine frachtrechtliche Einordnung infrage kam.

D. Auswirkungen für die Praxis

Der BGH hat zu Recht betont, dass es sich um eine Einzelfallentscheidung handelt. Auch in Zukunft wird die haftungsrechtliche Einordnung von Schäden, die in einem Umschlagsunternehmen eintreten, je nach Sachlage von Fall zu Fall unterschiedlich gelöst werden müssen.

2

Spezielle frachtrechtliche Verjährung nur bei wirksamem Beförderungsvertrag

Leitsätze:

1. Eine Bestimmung in einem Gesellschaftsvertrag einer Kommanditgesellschaft, nach der ein Gesellschafter, über dessen Vermögen das Insolvenzverfahren eröffnet wird, aus der Gesellschaft ausscheidet, findet auch im Fall der Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und Komplementärgesellschaft jedenfalls dann Anwendung, wenn noch weitere Gesellschafter verbleiben.

2. Die Anwendung der speziellen frachtrechtlichen Verjährungsvorschrift des § 439 Abs. 1 HGB setzt das Zustandekommen eines wirksamen Beförderungsvertrags voraus. Sie ist deshalb nicht einschlägig, wenn der Frachtvertrag wegen einer Schmiergeldabrede unwirksam ist.

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 08.05.2014, I ZR 217/12

von **Hartmuth Sager**, RA, Ahlers & Vogel, Hamburg

A. Problemstellung

Das hier besprochene Urteil des BGH befasst sich zum einen mit gesellschaftsvertraglichen Regelungen einer Kommanditgesellschaft, wo-

nach ein Gesellschafter durch Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über sein Vermögen automatisch aus der Kommanditgesellschaft ausscheidet. Die BGH-Entscheidung enthält in dieser Hinsicht keine bahnbrechenden Neuerungen; zudem entspricht sie auch der gesetzlichen Regelung in den §§ 161 Abs. 2 i.V.m. 131 Abs. 3 Satz 2 Nr. 2 HGB, wonach die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Gesellschafters zu dessen Ausscheiden aus der Kommanditgesellschaft führt. Trotzdem ist dieser Teil der Entscheidung vor dem Hintergrund der jüngsten Rechtsprechung des BGH zu vertraglich geregelten insolvenzbedingten Lösungsklauseln und deren Unwirksamkeit aufgrund der §§ 119, 103 InsO durchaus erwähnenswert. Ferner äußert sich der BGH auch klarstellend zum Meinungsstreit in der Literatur über eine möglicherweise einschränkende Auslegung der Vorschrift des § 131 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 HGB im Falle einer Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und persönlich haftender Gesellschafterin.

Die besondere Bedeutung der vorliegenden Entscheidung für das Transport- und Speditionsrecht liegt allerdings im zweiten Teil der Entscheidung, worin sich der BGH wieder einmal mit der Verjährungsvorschrift des § 439 HGB auseinandersetzt und klarstellt, dass für die Anwendung dieser speziellen frachtrechtlichen Verjährungsvorschrift das Zustandekommen eines wirksamen Beförderungsvertrages zwingende Voraussetzung ist. Kommt ein solcher Beförderungsvertrag nicht zustande oder ist er aufgrund einer gegen die guten Sitten verstoßenden Schmiergeldabrede nach den §§ 134, 138 BGB unwirksam, findet § 439 Abs. 1 HGB keine Anwendung und sind vielmehr die allgemeinen Verjährungsvorschriften zu beachten. Die Ausführungen des BGH zu den allgemeinen Verjährungsvorschriften sind ebenfalls durchaus lesenswert, sollen jedoch in dieser Anmerkung nicht besprochen werden.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Das klagende Handelsunternehmen begehrt von dem beklagten Speditionsunternehmen Schadensersatz wegen zu viel in Rechnung gestellter Frachtvergütungen. Diesem Anspruch liegt – stark zusammengefasst – folgender Sachverhalt zugrunde:

In den Jahren 1994 bis 2000 beauftragte die Klägerin die Beklagte mit dem Transport von Handelsware von Asien nach Europa. Der bei der Klägerin für das Asiengeschäft zuständige Mitarbeiter K. vereinbarte ohne Kenntnis und ohne Zustimmung der Klägerin mit der Beklagten eine Erhöhung der eigentlich geschuldeten Frachtvergütung (Nettofrachtrate) um einen bestimmten Aufschlag. Die Nettofrachtrate zuzüglich des heimlich vereinbarten Aufschlages ergab die Bruttofrachtrate, die der Klägerin von der Beklagten regelmäßig in Rechnung gestellt wurde. Die Klägerin zahlte auf diese Rechnungen den Bruttofrachtbetrag an die Beklagte, die ihrerseits die Differenz zur eigentlich geschuldeten Nettofrachtrate ohne Wissen der Klägerin an K. weiterleitete. Als Gegenleistung für diesen „Kick-back“ erteilte K. der Beklagten weitere Frachtaufträge. Anlässlich einer internen Revision im Jahre 2002 stellte die Klägerin fest, dass die Beklagte ihr Frachtvergütungen in Höhe von 1.886.200 Euro zu Unrecht in Rechnung gestellt hatte. Darüber hinaus gab es konkrete Anhaltspunkte, dass der Schaden noch um weitere 1.678.540 Euro höher ausgefallen sein könnte.

Am 13.02.2002 wurde das Insolvenzverfahren über das Vermögen der Klägerin eröffnet. Am 18.04.2002 folgte die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen ihrer Komplementärgesellschaft. Rund dreieinhalb Jahre später, am 26.09.2005, wurde zudem das Insolvenzverfahren über das Vermögen einer der drei Kommanditistinnen der Klägerin eröffnet. Mit Schreiben vom 26.08.2010 gab der Insolvenzverwalter Ansprüche der Klägerin gegen die Beklagte wegen zu Unrecht gezahlter Frachtvergütungen frei. Durch Gesellschafterbeschluss vom 22.01.2011 bestellten die beiden verbliebenen Kommanditistinnen eine von ihnen zur Vertreterin der Klägerin.

Die Klägerin ist der Ansicht, alle zwischen den Parteien geschlossenen Frachtverträge seien wegen kollusiven Zusammenwirkens zwischen K. und der Beklagten gemäß den §§ 134, 138 BGB nichtig. Die frachtrechtliche Verjährungsvorschrift des § 439 HGB sei damit unanwendbar, weil sie einen wirksamen Frachtvertrag voraussetze.

Mit ihrer am 23.12.2010 beim Landgericht eingereichten und am 08.02.2011 zugestellten Kla-

ge hat die Klägerin beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin 1.886.200 Euro nebst Zinsen zu zahlen, und festzustellen, dass die Beklagte der Klägerin alle weiteren, darüber hinausgehend entstandenen Schäden und noch entstehenden Schäden aus vorsätzlich unerlaubter Handlung zu erstatten hat. Die Beklagte hat sich unter anderem auf Verjährung berufen.

Das Landgericht hat die Klage wegen Verjährung der Ansprüche abgewiesen. Die dagegen gerichtete Berufung hat das Berufungsgericht durch Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 Satz 1 ZPO zurückgewiesen.

Mit der vom Senat zugelassenen Revision verfolgt die Klägerin ihr bislang erfolglos gebliebenes Klagebegehren weiter.

Der BGH hat die Revision der Klägerin für begründet erachtet und die Sache zurückverwiesen. Hierzu hat der Senat – neben anderen lesenswerten Erwägungen zu Verjährungsfragen – zu den beiden in der Problemstellung genannten Punkten Folgendes ausgeführt:

Zunächst hat sich der BGH mit der Frage der ordnungsgemäßen Vertretung der Klägerin durch die von den beiden verbliebenen Kommanditistinnen zur Vertreterin der Klägerin bestellten Kommanditistin befasst. Über das Vermögen der Komplementärgesellschaft der Klägerin wurde am 18.04.2002 das Insolvenzverfahren eröffnet. In § 21 des Gesellschaftsvertrages der Klägerin war bestimmt, dass in einem solchen Fall der betroffene Gesellschafter mit Rechtskraft des Eröffnungsbeschlusses aus der Gesellschaft ausscheidet. Diese vertragliche Regelung entspricht im Grundsatz der gesetzlichen Regelung. Gemäß den §§ 161 Abs. 2, 131 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB führt die Eröffnung des Insolvenzverfahrens über das Vermögen eines Gesellschafters zu dessen Ausscheiden aus der Kommanditgesellschaft.

Einem Ausscheiden der Komplementärin aus dem Gesellschafterbestand der Klägerin steht nach Ansicht des BGH nichts entgegen, da bereits rund zwei Monate zuvor, nämlich am 13.02.2002 auch über das Vermögen der Klägerin selbst, nämlich der Kommanditgesellschaft, das Insolvenzverfahren eröffnet wurde. Der Gesellschaftsvertrag der Klägerin sah für diesen Fall keine Einschränkung der Ausscheidensregelung in § 21 des Gesellschaftsvertrages vor. Auch die Vorschrift des § 131 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB erfordert nach Auffassung des BGH im Falle einer Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und Komplementärgesellschaft keine einschränkende Auslegung der gesellschaftsvertraglichen Vereinbarung. Im weiteren Verlauf der Entscheidung stellt der BGH den Meinungsstreit in der Literatur dar, wonach die Vorschrift des § 131 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB im Falle der Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und persönlich haftender Gesellschafterin möglicherweise einschränkend auszulegen sei. Im Ergebnis schließt sich der BGH allerdings derjenigen Auffassung an, die eine uneingeschränkte Anwendung des § 131 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB auch im Falle einer Simultaninsolvenz befürwortet. Der Grund dafür liegt in dem notwendigen Schutz der Personengesellschaft und der verbleibenden Gesellschafter, die sich in Angelegenheiten der Gesellschaft ansonsten mit dem Insolvenzverwalter des insolventen Mitgesellschafters auseinandersetzen müssten. Es ist nämlich durchaus die Regel, dass der Insolvenzverwalter der insolventen Komplementärin andere Aufgaben und Pflichten hat als der Insolvenzverwalter der Kommanditgesellschaft. Beide regelmäßig unterschiedlichen Interessenlagen sind ferner nicht deckungsgleich mit den Interessen der verbleibenden Gesellschafter der insolvent gewordenen Kommanditgesellschaft. In diesem Zusammenhang verweist der BGH auf sein Urteil vom 15.03.2004 (II ZR 247/01 - TranspR 2004, 326). Genau diese Interessenkonflikte zwischen der Klägerin und ihren verbleibenden Gesellschaftern einerseits und den Insolvenzverwaltern der übrigen Gesellschafter andererseits bedingen es, dass auch im Falle einer Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und Komplementärgesellschaft § 131 Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 HGB uneingeschränkt zur Anwendung kommen müsse. Aus diesem Grund sei auch § 21 des Gesellschaftsvertrages nicht zu beanstanden, wonach ein Gesellschafter mit Eröffnung des Insolvenzverfahrens über sein Vermögen aus der Gesellschaft ausscheide.

Nach dieser Darstellung des unterschiedlichen Meinungsstandes führt der BGH unter Angabe der fallspezifischen Fakten näher aus, weshalb die Vertreterin der Klägerin ordnungsgemäß bestellt und deshalb nach § 51 Abs. 1 ZPO zur Vertretung der Klägerin im Prozess berechtigt war.

Nach weiteren lesenswerten Ausführungen des Senats zum Recht der Klägerpartei, einen in seiner weitreichenden allgemeinen Fassung nicht den Bestimmtheitsanforderungen des § 253 Abs. 2 Nr. 2 ZPO entsprechenden Feststellungsantrag in jeder Phase des Verfahrens – auch im Revisionsverfahren – präzisieren zu dürfen, weshalb das Gericht daran gehindert sei, ihn ohne entsprechenden Hinweis als unzulässig abzuweisen, kommt der BGH zur Frage der Verjährung des geltend gemachten Anspruches und damit zur Anwendung des § 439 HGB.

Das Berufungsgericht hatte angenommen, dass für die Anwendung der speziellen Verjährungsvorschrift des § 439 HGB allein entscheidend sei, dass die streitgegenständlichen Ansprüche einen unmittelbaren zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit Speditions- und Frachtgeschäften hätten. Auf die Wirksamkeit der Speditions- und Frachtverträge kam es nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht an. Der BGH ist dieser Rechtsauffassung mit folgender Begründung klar entgegengetreten:

Die in § 439 Abs. 1 HGB geregelte Verjährungsfrist von einem Jahr (Satz 1) oder – bei Vorsatz oder Vorsatz gleichstehendem Verschulden – drei Jahren (Satz 2) seit der Ablieferung des Transportgutes gelte nach dem Wortlaut des Gesetzes für alle Ansprüche aus einer Beförderung, die „den Vorschriften dieses Unterabschnittes“, also den §§ 407 bis 450 HGB unterliegen. Die Bestimmung des § 439 Abs. 1 HGB knüpfe für die Anwendung der eigenständigen frachtrechtlichen Verjährungsregelung allein daran an, dass sich der geltend gemachte Anspruch aus einer den Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB unterliegenden Beförderung ergibt. Ist das der Fall, so unterfielen alle Ansprüche, die mit dieser Beförderung in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, der Verjährungsregelung des § 439 HGB, unabhängig davon, von welcher Seite sie geltend gemacht würden und auf welchem Rechtsgrund sie beruhten (vgl. BGH, Urt. v. 10.01.2008 - I ZR 13/05 - TranspR 2008, 84; vgl. auch die Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drs. 13/8445, S. 77). Der speziellen Verjährungsvorschrift des § 439 HGB unterfielen daher grundsätzlich auch außervertragliche Ansprüche, insbesondere solche aus Delikt und ungerechtfertigter Bereicherung wegen zu viel gezahlter Fracht (m.w.N.).

Von diesen Grundsätzen sei zwar auch das Berufungsgericht ausgegangen, habe jedoch das Zustandekommen eines wirksamen Speditions- oder Frachtvertrages nicht für erforderlich gehalten. Dieser Ansicht schließt sich der BGH nicht an und stützt seine Auffassung auf den Wortlaut des § 439 Abs. 1 HGB. Danach gelte diese Vorschrift nur für Ansprüche aus einer Beförderung, die „den Vorschriften dieses Unterabschnittes“ unterliegen. Damit knüpfe diese Vorschrift nicht nur an eine tatsächliche Beförderung von Gütern an, sondern erfordere vielmehr ausdrücklich, dass die speziellen frachtrechtlichen Vorschriften anwendbar seien. Diese Voraussetzung sei allerdings nur bei einem Abschluss eines wirksamen Frachtvertrages erfüllt (vgl. BGH, Urt. v. 10.01.2008 - I ZR 13/05 Rn. 12 f., sowie Herber/Eckardt in: MünchKomm HGB, 2. Aufl., § 439 Rn. 4).

Die strenge Wortlautauslegung des BGH würde nach seiner Auffassung zusätzlich auch durch die Entstehungsgeschichte der Bestimmung gestützt. So sei sie im Zuge der Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts am 01.07.1989 in das Handelsgesetzbuch aufgenommen worden und orientiere sich weitgehend an Art. 32 Abs. 1 CMR, dessen Wortlaut ganz eindeutig einen Vertrag über die entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen voraussetze.

Im weiteren Verlauf der Entscheidung geht der BGH erneut auf die Einzelheiten des speziellen Sachverhaltes ein und stellt minuziös dar, weshalb das Berufungsgericht die Frage, ob die Beförderungsverträge zwischen der Klägerin und der Beklagten nach den §§ 134, 138 BGB möglicherweise nichtig waren, nicht hätte offenlassen dürfen. Da die Ansprüche der Klägerin aufgrund der allgemeinen Verjährungsregelungen der §§ 195, 199 BGB bei Klageerhebung noch nicht verjährt waren (diese Ausführungen des BGH sind äußerst lesenswert), konnte die Frage der Anwendbarkeit des § 439 HGB eben gerade nicht offengelassen werden. Vielmehr war aufgrund der Feststellungen des Berufungsgerichts davon auszugehen, dass die Beförderungsverträge aufgrund der fraudulenten Abreden zwischen K. und der Beklagten gemäß den §§ 134, 138 BGB nichtig waren. Aus diesem Grunde war – aufgrund der Notwendigkeit eines wirksamen

Beförderungsvertrages – für die Anwendung des § 439 HGB im vorliegenden Fall kein Raum. Wenn aber die Ansprüche weder aufgrund der allgemeinen Verjährungsvorschriften noch aufgrund der speziellen frachtrechtlichen Verjährungsvorschrift des § 439 HGB verjährt waren, konnte die Entscheidung des Berufungsgerichts keinen Bestand haben. Da – nicht zuletzt wegen des zu unbestimmten Feststellungsantrages – die Sache noch nicht zur Entscheidung reif war, hat der BGH sie zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

C. Auswirkungen für die Praxis

Nach der vorliegenden Entscheidung des BGH steht fest, dass die Anwendung der speziellen frachtrechtlichen Verjährungsvorschrift des § 439 HGB zwingend das wirksame Zustandekommen eines Beförderungsvertrages voraussetzt. Ist ein solcher Beförderungsvertrag nicht zustande gekommen bzw. aufgrund besonderer Umstände unwirksam oder nichtig, ist für § 439 HGB dagegen kein Raum und richtet sich die Verjährung nach den allgemeinen Vorschriften.

D. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Neben den lesenswerten Ausführungen zu speziellen Verjährungsfragen im Zusammenhang mit Insolvenzverfahren ist ein weiterer Themenschwerpunkt sicherlich die Klarstellung des BGH, dass die Bestimmungen der §§ 161, 131 HGB sowie damit im Einklang stehende gesellschaftsvertragliche Regelungen über das automatische Ausscheiden eines Gesellschafters im Falle der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über sein Vermögen auch im Falle einer Simultaninsolvenz von Kommanditgesellschaft und Komplementärgesellschaft uneingeschränkte Anwendung finden.

Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhang die Entscheidung des BGH vom 15.11.2012 (IX ZR 169/11), in der der BGH anlässlich der Überprüfung von Energielieferungsverträgen unmissverständlich klargestellt hat, dass vertraglich vereinbarte sog. insolvenzbedingte Lösungsklauseln eine unzulässige Einschränkung des Wahlrechts des Insolvenzverwalters darstellen und nach den §§ 103, 119 InsO grundsätzlich unwirksam sind. Nach dieser Entscheidung dürfte beispielsweise auch die Vorschrift des § 8 Abs. 2 Nr. 1 VOB/B mit der Insolvenzordnung nicht in Einklang zu bringen und daher nichtig sein, da es sich bei der VOB nicht um ein Gesetz, sondern um allgemeine Geschäftsbedingungen handelt. Bei einer gesellschaftsvertraglichen Regelung, wonach ein Gesellschafter bei Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über sein Vermögen automatisch aus der Gesellschaft ausscheidet, handelt es sich im Grunde genommen um nichts anderes als eine vertraglich vereinbarte insolvenzbedingte Lösungsklausel. Da für diesen Fall aber mit den §§ 161, 131 HGB besondere gesetzliche Vorschriften vorhanden sind, die das Ausscheiden eines Gesellschafters im Falle der Eröffnung eines Insolvenzverfahrens über sein Vermögen spezialgesetzlich regeln, gehen diese spezialgesetzlichen Regelungen – und damit auch ihnen entsprechende gesellschaftsvertragliche Regelungen – den allgemeinen Vorschriften der Insolvenzordnung vor. Diese Rechtsprechung hat zwar in der vorstehend beschriebenen Entscheidung des BGH keine Rolle gespielt, sie ist allerdings aufgrund der Beschäftigung des BGH mit der insolvenzbedingten Ausscheidensregelung erneut in Erinnerung gerufen worden.

3

Befugnisse einfacher Beteiligter im schifffahrtsrechtlichen Verklarungsverfahren

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Zu den Befugnissen einfacher Beteiligter im schifffahrtsrechtlichen Verklarungsverfahren.

Anmerkung zu Schiffahrtsobergericht Hamburg, Beschluss vom 13.01.2014, 6 W 97/12 BSch

von **Markus Jaegers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht, NJP Grotstollen, Duisburg

A. Problemstellung

Das schifffahrtsrechtliche Verklarungsverfahren (§§ 11 ff. BinSchG) kann (nur) vom Schiffer zur Aufklärung von Ursache und Ausmaß von Schiffsunfällen eingeleitet werden. Schiffs- und Ladungsinteressenten sowie auch die auf andere Weise durch den Unfall Betroffenen können

sich am Verfahren beteiligen und die Beweisaufnahme durch eigene Anträge ausdehnen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Antragsteller, Schiffer von TMS L, hat das Verklarungsverfahren eingeleitet, nachdem er in den Ladetanks seines Schiffes nach Löschen einer Partie Biodiesel einen Coatingschaden entdeckt hatte. Die Ursache des Schadens vermutete er in einer ungeeigneten, kontaminierten Ladung, weswegen er im Verklarungsantrag die Ladungsinteressenten als Beteiligte benannte. Alsbald nach Eröffnung des Verklarungsverfahrens stellte sich dann heraus, dass der Schaden auch auf Mängeln des Coatings beruhen könnte, weswegen der Antragsteller die Bauwerften in das Verklarungsverfahren einbezog, die sich als Beteiligte zu 4) und 5) bestellten und Beschwerdeführer in hiesiger Sache waren.

Die Beweisaufnahme durch Sachverständigengutachten ortete dann die Schadensursache im Bau-, nicht im Ladungsbereich. Das Verklarungsverfahren wurde ohne Vernehmung des Schiffers oder anderer Personen geschlossen, wogegen sich die Beschwerdeführer mit ihrem Rechtsmittel wehrten. Sie beantragten, das Verklarungsverfahren wieder aufzunehmen, hilfsweise festzustellen, dass überhaupt kein Verklarungsverfahren stattgefunden hätte und dass die im Rahmen des Verfahrens eingeholten Gutachten mangels gesetzlicher Grundlage ihrer Einholung nicht als Beweismittel im Sinne der ZPO genutzt werden dürften.

Das Schifffahrtsobergericht Hamburg stellt klar, dass sich das Antragsrecht eines einfachen Beteiligten im schifffahrtsrechtlichen Verklarungsverfahren auf die Beweisaufnahme beschränkt und sich nicht auf die Frage der Durchführung des Verklarungsverfahrens an sich, insbesondere dessen Zulässigkeit erstreckt. Ein Beteiligter hat zudem keine Möglichkeit, bereits im Verklarungsverfahren die spätere Verwendung dort gewonnener Beweismittel anzugreifen.

Das Schifffahrtsobergericht hat ebenso wie die Vorinstanz, das Schifffahrtsgericht Emden, den Angriff der Beschwerdeführer abgelehnt, wobei das Schifffahrtsobergericht rein formell mit der Stellung eines Beteiligten argumentiert. Es hat den Beteiligten das Recht auf Anträge gegen das Verklarungsverfahren an sich und auch über die Verwendung der im Verklarungsverfahren gewonnenen Beweismittel abgesprochen. Es grenzt die Rechte der am Verklarungsverfahren beteiligten Parteien sehr eng anhand des Gesetzeswortlauts ab. Alleine dem Schiffer stehe das Recht auf Durchführung des Verklarungsverfahrens zu, während die Rechte eines Beteiligten auf Beweisanträge und deren Behandlung durch das Gericht beschränkt seien. Die Beschwerdeführer hätten indes keinen Beweisantrag gestellt, so dass ihr Begehr außerhalb ihrer Befugnisse liege. Fragen zur Zulässigkeit eines Verklarungsverfahrens könnten Beteiligte nicht, jedenfalls nicht im Verklarungsverfahren klären lassen. Die Frage der Verwendung von im Verklarungsverfahren gewonnenen Beweismitteln obliege allein dem Hauptsachegericht.

Auf die Frage, ob ein Verklarungsverfahren die Durchführung eines Verklarungstermins gemäß § 12 BinSchG erfordere, gar die Vernehmung des Schiffers oder anderer Personen, komme es ebenso wenig an wie darauf, dass Baumängel, die anders als eine irreguläre Einwirkung durch die Ladung keinen Schiffsunfall i.S.d. §§ 11 ff. BinSchG darstellen, nicht zur Einleitung des Verklarungsverfahrens berechtigen. Die Beschwerdeführer hatten sich auf den Standpunkt gestellt, dass das Verklarungsverfahren mit seinem Amtsermittlungsgrundsatz missbräuchlich zur Ermittlung von Baumängeln genutzt worden sei, weswegen es für unzulässig zu erklären sei.

Ergänzend zu erwähnen ist, dass die Vorinstanz die Anträge der Beschwerdeführer mit dem ebenfalls zutreffenden Argument abgewehrt hatte, dass die Zulässigkeit des Verklarungsantrags einer ex-ante-Betrachtung unterliege. Zum Zeitpunkt der Eröffnung des Verklarungsverfahrens müssen die Voraussetzungen vorliegen. Stellt sich später heraus, dass entgegen bisheriger (berechtigter) Vermutung kein Schiffsunfall vorliegt, wird das Verklarungsverfahren nicht im Nachhinein unzulässig.

C. Auswirkungen für die Praxis

Das Schifffahrtsobergericht zeigt den an einem Verklarungsverfahren nicht als Antragsteller beteiligten Parteien deutlich ihre Grenzen auf und verweist sie auf ihr Recht zu Beweisanträgen, zu dem, wie es in einem obiter dictum heißt, auch das Beschwerderecht gegen die Ablehnung eines solchen Antrags gehört. Man

wird dies auch auf ein Beschwerderecht gegen einen das Verklarungsverfahren schließenden Beschluss erstrecken können, wenn das Verklarungsgericht das Verfahren verfrüht schließt, mithin bevor die Beweisaufnahme abgeschlossen ist (vgl. v. Waldstein/Holland, Binnenschifffahrtsrecht, 5. Aufl. 2007, § 13 BinSchG Rn. 18). Der Entscheidung des Schifffahrtsobergerichts Hamburg ist zu entnehmen, dass ein Beteiligter nur mit einem solchen beweiserhebungsbezogenen Argument gehört werden kann, da er nur dann in seinen Rechten beschnitten sein könnte. Weitere Einwendungen sind indes im Hauptsacheverfahren vorzubringen.

D. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Wegen der Beschränkung der Argumentation des Schifffahrtsobergerichts Hamburg auf formale Aspekte der Befugnisse eines Beteiligten bedarf es zwar nicht anderer Argumente zur Begründung der Beschwerdeabweisung, gleichwohl ist dem Kontext zu entnehmen, dass das Schifffahrtsobergericht kein Problem in der Schließung des Verklarungsverfahrens ohne Durchführung eines Verklarungstermins sieht. Angesichts der zunehmenden Bedeutung von Sachverständigengutachten wäre ein Verklarungstermin in Fällen, in denen eine erschöpfende Beweisaufnahme keine Vernehmung von Personen erfordert, eine reine, leere Förmelei, um dem Wortlaut von § 12 BinSchG nachzukommen, dem damit eine zu hohe Bedeutung eingeräumt würde. Der Zeugenbeweis ist nur eine von mehreren Möglichkeiten zur Beweiserhebung. Er hat bei Inkrafttreten des BinSchG im Jahr 1895 im Vordergrund gestanden, zumal der Gesetzgeber den Schwerpunkt der Anwendung von Verklarungsverfahren in der Aufklärung nautischer Schiffsunfälle gesehen hat. Gibt der Fall indes keinen Anlass zur Erhebung eines Zeugenbeweises, kann das Verklarungsgericht auf den Aufwand eines Verklarungstermins verzichten und das Verfahren auch ohne beenden.

Zutreffend hat das Schifffahrtsgericht erkannt, dass ein Verklarungsverfahren nicht im Nachhinein unzulässig wird, wenn sich herausstellt, dass entgegen der Annahme im Zeitpunkt des Eröffnungsbeschlusses kein Schiffsunfall vorliegt. Die ex-tunc-Betrachtung verbietet sich im Verklarungsverfahren und bleibt dem Hauptsacheverfahren vorbehalten, wobei es nicht einleuchtete, die Ergebnisse eines solchermaßen zulässigen Verklarungsverfahrens nicht zu verwerten – nicht zuletzt aus prozessökonomischer Sicht.

4

Keine Hemmung der zweijährigen Ausschlussfrist des Montrealer Übereinkommens durch Klage zum unzuständigen Gericht

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Die Klage zu einem unzuständigen Gericht hemmt die zweijährige Ausschlussfrist des Art. 35 MontrÜbk nicht.

2. Welche Gerichte zuständig sind, richtet sich ausschließlich nach Art. 33 MontrÜbk.

3. Im Falle einer Verweisung des Rechtsstreits richtet sich die Berechnung der Frist einzig und allein nach dem Eingang des Rechtsstreits bei dem in Art. 33 MontrÜbk genannten Gericht, welches schließlich über die Sache entscheidet.

3. Der Zielort der Sendung als möglicher Gerichtsstand ergibt sich aus dem ausgestellten Luftfrachtbrief (AWB).

4. Befindet sich der Zielort der Sendung außerhalb eines Flughafens, stellt der Zielflughafen ("Airport of Destination") keinen möglichen Gerichtsstand dar.

5. Die vierzehntägige Schadensanzeigefrist des Art. 31 Abs. 2, 4 MontrÜbk wird nur durch eine schriftliche Anzeige gewahrt.

6. Räumt der Luftfrachtführer dem Anspruchsteller eine Verlängerung der Schadensanzeigefrist ein, muss diese zwingend eingehalten werden. Ansonsten führt die Regelung des Art. 31 Abs. 2, 4 MontrÜbk wieder zu einem Anspruchsverlust.

Anmerkung zu LG Darmstadt, Urteil vom 27.06.2014, 14 O 292/13

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Die Wahl des aus Klägersicht richtigen Gerichtsstandes fällt mitunter schwer. Nicht auszuschließen ist, dass im Unterbewusstsein auch sachfremde Erwägungen, wie vielleicht eine gute verkehrstechnische Erreichbarkeit für den Prozessbevollmächtigten, die Entscheidung beeinflussen. Im Falle der nicht rügelosen Einlassung durch die Beklagte scheint eine Verweisung problemlos möglich, ohne hierdurch gravierende Rechtsnachteile erleiden zu müssen. Dass mit der Wahl eines falschen, weil unzuständigen Gerichts mitunter jedoch bereits der Verlust der klägerischen Ansprüche verbunden sein kann, zeigt die vorliegende Entscheidung des LG Darmstadt.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Beklagten sollen mit dem Lufttransport einer Sendung aus den USA nach Deutschland mit anschließendem Nachlauf auf der Straße zum Empfänger in Aschaffenburg beauftragt gewesen sein. Die verschiedenen Sendungen wurden an den Empfänger ausgeliefert, der diese auch annahm. In der Folgezeit rügte ein Mitarbeiter des Empfängers telefonisch Schäden an den Sendungen. Der Schadensbearbeiter bat um Hereingabe einer detaillierten, schriftlichen Schadensanzeige binnen vierzehn Tagen. Diese Frist wurde nicht eingehalten. Mit etwa einer Woche Verspätung meldete sich der Empfänger wieder. Unter Verweis auf fehlende form- und fristgerechte Schadensanzeigen wurde die Schadensregulierung abgelehnt.

Fast zwei Jahre nach Ablieferung der Sendung erhob die angebliche Rechtsnachfolgerin des Empfängers Klage zum LG Frankfurt. Die Beklagten rügten die internationale und örtliche Zuständigkeit des angerufenen Gerichts und beantragten Verweisung des Rechtsstreites nach Darmstadt. Da die Klageerhebung erst kurz vor Ablauf der zweijährigen Ausschlussfrist des Art. 35 MontrÜbk geschah, erfolgten der Verweisungsbeschluss, und, damit einhergehend, der Eingang des Rechtsstreites in Darmstadt erst gut ein halbes Jahr nach Ablauf der Frist.

Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass bereits die Klage zum LG Frankfurt die Klagefrist gehemmt habe, da sich dort der Zielflughafen der Sendung befunden habe und im Übrigen auch eine Klage zum unzuständigen Gericht die Frist hemmen würde.

Das LG Darmstadt hat die Klage gleichwohl in vollem Umfang abgewiesen.

C. Kontext der Entscheidung

Die Wesensverschiedenheit zwischen der normalen transportrechtlichen Verjährung des § 439 HGB und der Ausschlussfrist des Art. 35 MontrÜbk (bzw. der Vorgängervorschrift des Art. 29 WA) hat bereits mehrfach zu misslichen Ergebnissen für den Anspruchsteller geführt (vgl. beispielsweise BGH, Urt. v. 06.10.2005 - I ZR 14/03 - TranspR 2006, 33 und BGH, Urt. v. 24.03.2005 - I ZR 196/02 - TranspR 2005, 317), wo der BGH jeweils klargestellt hat, dass eine Streitverkündung diese Frist nicht zu hemmen vermag.

Die vorliegende Entscheidung des LG Darmstadt betritt gleichwohl „juristisches Neuland“, da dieses Problem bislang allenfalls in der entsprechenden Kommentarliteratur diskutiert wird, wobei die überwiegende Meinung ebenfalls für eine fehlende Hemmungswirkung im Falle einer Klageerhebung zum unzuständigen Gericht eintritt.

Diese strenge, am Wortlaut der Vorschrift orientierte Auslegung kann sich auch auf die bisherige Rechtsprechung des EuGH (Urt. v. 06.05.2010 - C-63/09 „Walz ./. ClickAir“) stützen. Ziel des Montrealer Übereinkommens war hiernach u.a. die Schaffung von Rechtssicherheit und eines gerechten Interessenausgleiches zwischen den Beteiligten des Luftfrachtvertrages. Durch die Festlegung eindeutiger Regelungen (dort: Schadensersatzhöchstbeträge) sollten nach Auffassung des EuGH den Geschädigten einfache und schnelle Entschädigungsleistungen gewährt werden können, ohne dass den Luftfahrtunternehmen eine Ersatzpflicht aufgebürdet würde, die ihre wirtschaftliche Tätigkeit gefährden könne (EuGH, Urt. v. 06.05.2010 - C-63/09 Rn 36, 37). Diese Auffassung hat das LG Darmstadt konsequent umgesetzt und fortgeschrieben. Wird nicht innerhalb der im Montrealer Übereinkommen bestimmten Fristen eine Klage an einem der dort genannten Gerichtsstände erhoben, gebietet es bereits der Gedanke der Rechtssicherheit, die Klage als verfristet anzusehen.

D. Auswirkungen für die Praxis

Das LG Darmstadt hat die hier streitgegenständliche Frage recht kurz, aber eindeutig beantwortet. Dabei hatte es (selbstverständlich) den Vorteil, dass die Klägerin bereits in der Klagebegründung auf den drohenden Ablauf der zweijährigen Ausschlussfrist hingewiesen hatte. Es empfiehlt sich daher, bei einer möglichen Geltung der Ausschlussfristen des Warschauer Abkommens bzw. Montrealer Übereinkommens einen Augenblick länger auf die Auswahl des „richtigen Gerichts“ zu achten, um unliebsame Überraschungen zu vermeiden.

juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
09.10.2014

Erscheinungsweise:
monatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

5/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Territorialer Deckungsschutz einer Frachtführerhaftungsversicherung**
Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 24.07.2013, I-18 U 183/11
von Jochen Boettge, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Versicherungsrecht, BLD Bach Langheid Dallmayr Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, München

Anm. 2 **Wirkung von Frachturkunden für die Haftungsbegrenzung und Wirkung der Havarie-Grosse auf Ersatzansprüche des geschädigten Absenders**
Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.02.2014, 18 U 27/12
von Prof. Dr. Karsten Otte, Universität Mannheim

Anm. 3 **EuGH-Vorlage zur Entstehung der Einfuhrumsatzsteuer**
Anmerkung zu FG Hamburg, Beschluss vom 18.02.2014, 4 K 130/12
von Dr. Talke Ovie, RA'in, Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Münster

Anm. 4 **Mindestlohngesetz im Güterkraftverkehr: ein Überblick**
von Andreas Stommel, RA, Siegburg / Hubert Valder, RA, Bonn

Zitiervorschlag: Boettge, jurisPR-TranspR 5/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Territorialer Deckungsschutz einer Frachtführerhaftungsversicherung

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Der Umfang des Versicherungsschutzes einer Frachtführerhaftungsversicherung ist nach objektiven Maßstäben anhand des Versicherungsscheines zu ermitteln. Für den territorialen Geltungsbereich des Deckungsschutzes kommt es deshalb darauf an, ob der geschlossene Verkehrsvertrag dem Versicherungsschutz unterfällt. Unerheblich ist dahingegen, ob der eigentliche Schadensort noch im territorialen Geltungsbereich des Versicherungsschutzes liegt.

Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 24.07.2013, I-18 U 183/11

von **Jochen Boettge**, RA, FA für Transport- und Speditionsrecht und FA für Versicherungsrecht, BLD Bach Langheid Dallmayr Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, München

A. Problemstellung

Eine Frachtführerversicherung ist die im Hinblick auf die Verkehrsverträge wesentlichste Versicherung, die dem Frachtführer Schutz vor Ansprüchen der Wareninteressenten aus dem Verkehrsvertrag wegen Verlust und/oder Beschädigung des Gutes und/oder Lieferfristüberschreitungen bietet, mithin finanzielle Entschädigungsrisiken abdeckt, die der Frachtführer häufig alleine wirtschaftlich nicht bewältigen könnte. Die Risikoeindeckung einer Frachtführer- und Verkehrshaftungsversicherung erfolgt dabei zumeist aufgrund einer Betriebsbeschreibung des Versicherungsnehmers, aus der sich seine Tätigkeiten, die daraus entstehenden Risiken und deshalb sein Versicherungsbedarf ergeben. Der Deckungsschutz wird sodann konkret risikobezogen vereinbart, häufig mittels „Bausteinen“ (vgl. zum Beispiel die SGP ´08 der Aktiv Assekuranz Makler GmbH, abgedruckt u.a. bei Thume/de la Motte/Ehlers, Transportversicherung, 2. Aufl., S. 705 ff.). Für den Versicherungsnehmer und dessen Makler besteht deshalb eine erhebliche Verantwortung, die Deckung des Versicherungsvertrages den tatsächlichen geschäftlichen Aktivitäten und den durch Verkehrsverträgen begründeten Haftungsrisiken entsprechend zu gestalten, um deckungsfreie Bereiche zu vermeiden. Misslingt dies oder entwickelt der Versicherungsnehmer Geschäftsaktivitäten, die einmalig oder dauerhaft aus dem vereinbarten Deckungsbereich der Police herausfallen, treffen ihn die finanziellen Risiken der Haftung aus Verkehrsverträgen selbst.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin war der Transportversicherungsassekuradeur der Transportversicherer einer Partie Mobiltelefone. Diese nahm wegen deren Verlustes anlässlich eines straßengebundenen Landtransportes von Deutschland nach England zunächst den beauftragten Frachtführer (nachfolgend: VN) in Regress, der bei der Beklagten eine Frachtführerhaftungsversicherung nach Maßgabe deren „AVB Carrier 1998“ abgeschlossen hatte. Während des Haftpflichtprozesses geriet der VN in Insolvenz, so dass der Rechtsstreit nach § 240 ZPO unterbrochen wurde.

Die Klägerin nahm daraufhin die Beklagte als Führungsversicherer mit einem Anteil von 20% am Versicherungsvertrag auf Gewährung von Deckung für das Transportschadensereignis in Anspruch. In zweiter Instanz hat sie, nachdem der Insolvenzverwalter sein Bestreiten des Haftungsanspruches nicht weiter aufrecht hielt, die Beklagte und die Mitversicherer auf Zahlung einer Entschädigung von 805.755,04 Euro in Anspruch genommen.

Das versicherte Risiko war in der Police wie folgt beschrieben:

„[Versichertes Risiko ist] die vertragliche Haftung nach den deutschen gesetzlichen Bestimmungen, insbesondere des Handelsgesetzbuches (HGB), nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) sowie nach den einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften der im Geltungsbereich genannten Staaten für den Kabotage-Verkehr, für Beförderung mit nachstehenden Fahrzeugen“.

Zudem hieß es in Ziff. 2.1, 2.1.2. der vereinbarten AVB:

„Versichert ist die vertragliche Haftung des Versicherungsnehmers – soweit im Versicherungs-

schein ausdrücklich genannt – […] nach dem Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im nationalen Straßengüterverkehr (CMR)“.

Der Geltungsbereich der Versicherung war im Versicherungsschein ausdrücklich auf Deutschland beschränkt.

Zur Begründung ihrer Klage führte die Klägerin aus, dass das interessierende Gut nach der Übernahme bei der VN in Verlust geraten sei. Zwar habe die VN ursprünglich angegeben, der Verlust des Gutes habe sich auf einem Rastplatz in Belgien ereignet. Vorbehaltlich des Abschlusses des Ermittlungsverfahrens der Staatsanwaltschaft habe sich aber ein ganz anderer Sachverhalt ergeben, wonach der mehrfach vorbestrafte Fahrer der VN zusammen mit seinem Schwiegersohn vermutlich unmittelbar nach Fahrtantritt, jedenfalls aber in Deutschland, das Gut entwendet hätte, und zur Verschleierung der Tat der angebliche Diebstahl in Belgien fingiert worden sei. Die Beklagte habe ursprünglich die Deckung verweigert, weil im Rahmen des Versicherungsvertrages der Geltungsbereich der Police auf Deutschland begrenzt und von einem Verlust in Belgien auszugehen war. Tatsächlich jedoch liege der Schadenort in Deutschland, so dass die Beklagte Deckungsschutz unter der Police gewähren müsse.

Die machte geltend, für den Deckungsbereich der Police sei auf den geschlossenen Frachtvertrag abzustellen. Deckung bestehe territorial nur in Deutschland. Der Frachtvertrag mit dem Empfangsort England unterfalle dem Deckungsbereich deshalb nicht mehr. Darauf, dass der Schadenort in Deutschland liege, komme es nicht an.

Sowohl erst- als auch zweitinstanzlich hatte die Klage keinen Erfolg.

Das OLG Düsseldorf stellt in seiner Entscheidung heraus, dass der Umfang des Versicherungsschutzes ausschließlich dem Versicherungsschein entnommen werden muss, § 5 VVG. Der Klägerin sei zwar zuzugestehen, dass weder nach der Definition des versicherten Risikos noch nach Ziff. 2.1, 2.1.2 AVB die Deckung für CMR-Transporte ausgeschlossen sei. Abzustellen sei aber entscheidend auf den Geltungsbereich des Versicherungsschutzes, der ausweislich des Versicherungsvertrages auf Deutschland beschränkt sei. Dies sei nicht schadensbezogen, sondern frachtvertragsbezogen zu verstehen, d.h. es komme darauf an, ob der geschlossene Verkehrsvertrag dem versicherten Risiko entspreche, und nicht darauf, ob das eigentliche Schadensereignis sich noch im territorialen Geltungsbereich der Police ereignet habe.

Zur Begründung führte das Gericht aus, dass die Risikobeschreibung des Versicherungsvertrages an den durch den VN geschlossenen Verkehrsvertrag anknüpfe. Dieser sei Gegenstand der Versicherung und entscheide sich nach den Vereinbarungen des VN mit dem Auftraggeber, welchem Haftungsregime die Beförderung unterfalle. Die Haftung und das Risiko des VN würden dabei durch die Art der Transportstrecke sowie die Art des Gutes wesentlich bestimmt. Das Risiko eines innerdeutschen Transportes sei nach Zeit und Fahrstrecke ein anderes als dasjenige eines grenzüberschreitenden Vertrages, weil bei solchen Transporten u.a. regelmäßig Lenkzeitbeschränkungen zu dadurch bedingten Pausen/Übernachtungen führten. Die territoriale Beschränkung des Deckungsbereiches auf Deutschland führe deshalb dazu, dass grenzüberschreitende Transporte generell, damit auch der gegenständliche Frachtvertrag, dem Deckungsbereich der Police nicht unterfallen. Würde man den Deckungsschutz schadensbezogen verstehen, so liefe dies auf eine Teilstreckenversicherung hinaus, die der Verkehrshaftungsversicherung indes fremd sei (vgl. Kollatz in: Thume/de la Motte/Ehlers, Transportversicherungsrecht, Teil 7, Rn. 7; Koller in: Prölss/Martin, Versicherungsvertragsrecht, 28. Aufl., Grundzüge der Verkehrshaftung und ihre Versicherung Rn. 1).

Entscheidend war für das Gericht zudem, dass die VN gewusst habe, keinen Versicherungsschutz für Beförderungen außerhalb Deutschlands zu haben. Die von der Beklagten vorgelegte Versicherungshistorie belegte, dass im ursprünglichen Antrag auf Abschluss der Versicherung durch die VN bewusst der Geltungsbereich nur für Deutschland gewünscht gewesen sei, was die VN bei jährlichen Nachfragen der Beklagten auch bekräftigt habe. Dahingegen sei für das Jahr 2002 dezidiert eine Erweiterung auf Ungarn erfolgt und durch Nachtrag zum Versicherungsschein dokumentiert worden, weil dorthin Transporte ausgeführt werden sollten. 2005 waren dann die Transporte weggefallen und der Versicherungsschutz wieder auf Deutschland beschränkt wor-

den. Mithin ergebe sich daraus das Verständnis der VN einer frachtvertragsbezogenen Risikobeschreibung. Bei Versicherungsverträgen der vorliegenden Art sei zu berücksichtigen, dass beide Seiten mit der transport- und versicherungsrechtlichen Terminologie vertraut seien (vgl. BGH, Urt. v. 10.12.1998 - I ZR 162/96 - NJW 1999, 1711; BGH, Urt. v. 22.02.1995 - IV ZR 58/94 - NJW-RR 1995, 859).

Auch das Argument der Klägerin verfange nicht, es sei lebensfremd, dass ein Frachtführer einen derart risikobehafteten Transport ohne entsprechenden Versicherungsschutz durchführe. Das Verhalten der VN dokumentiere das Gegenteil, wie sich das Bewusstsein fehlenden Versicherungsschutzes der VN aus der Vertragshistorie der Versicherungspolice belegen lasse.

C. Kontext der Entscheidung

Das OLG Düsseldorf hat sich offenbar erst spät „durchgerungen“, so zu entscheiden, wie es dies in seinem Urteil dann getan hat. In den Urteilsgründen findet sich der Hinweis, dass der Senat offenbar noch im Rahmen der mündlichen Verhandlung der Auffassung der Klägerin, den Versicherungsschutz schadensortbezogen zu verstehen, zugeneigt gewesen sei. Diese Sicht hat er erfreulicherweise aufgegeben, um so zu richtigen Ergebnissen zu gelangen.

Rechtsprechung und Literatur nehmen nahezu einheitlich an, dass das anwendbare Recht des Verkehrsvertrages ausschließlich aus dem Vertrag selbst zu bestimmen ist. Deshalb kommt es zur Bestimmung des anwendbaren Rechts auf das vertraglich vereinbarte Beförderungsmittel, den Abgangs- und den Empfangsort zumeist an (vgl. z.B. Art. 1 CMR, Art. 1 MÜ, Art 1 WA 1955 / 1929 etc.). Jede andere Sicht würde dazu führen, dass das anzuwendende Recht dem Zufall folgte, nämlich beispielsweise im Schadensfall je nach Schadensort oder Teilstrecke der Beförderung variieren könnte. Gleiches würde gelten, wenn vom ursprünglichen Vertrag abgewichen, d.h. anders als vereinbart befördert werden würde. Diese Zufälligkeiten werden vermieden, wenn man auf den Vertrag, d.h. die Parteivereinbarung abstellt, weil daran stets eindeutig transportrechtlich angeknüpft werden kann.

Nichts anderes gilt deshalb versicherungsvertraglich in der Verkehrshaftungsversicherung. Nicht nur wäre unverständlich, wieso versicherungsvertraglich nicht auf den Verkehrsvertrag abgestellt werden sollte, wo dies frachtrechtlich ganz herrschende Auffassung ist. Eine schadensortbezogene Sicht würde außer Acht lassen, dass die Indeckungnahme des Risikos durch den Versicherer – jedenfalls nahezu ausschließlich – aufgrund einer Betriebsbeschreibung erfolgt und zur Ersparung unnötigen Prämienaufwandes nur die Risiken in Deckung genommen werden, die beim VN auch bestehen. VN und Versicherer wollen, wenn bestimmte Risiken nicht bestehen, keinen weitergehenden Versicherungsschutz vereinbaren, der Versicherer will ihn auch nicht – zumal ohne adäquate Prämie – bereitstellen. Die Risikobeschreibung des VN korrespondiert insoweit mit der Praxis, Deckung modul- bzw. bausteinweise zu vereinbaren, wobei diese Deckungen wiederum an den betroffenen Verträgen anknüpfen.

Falsch wäre insoweit, eine andere Sicht aus einzelnen Regelungen des Versicherungsscheines herleiten zu wollen. Das OLG Düsseldorf weist insoweit völlig zu Recht darauf hin, dass dem versicherten Risiko der Police ebenso wie Ziff. 2.1., 2.1.2 AVB die fehlende Deckung für CMR-Transporte zunächst nicht zu entnehmen ist, nimmt dann aber die gesamte Versicherungspolice und damit den territorialen Geltungsbereich in den Blick, aus dem sich die fehlende Deckung letztlich klar ergibt. Zur Ermittlung des Deckungsversprechens – nicht nur einer Verkehrshaftungsversicherung – ist stets auf das versicherte Risiko, die Dauer der Versicherung und eben den örtlichen und sachlichen Geltungsbereich insgesamt abzustellen, wie es zudem der Bereitstellung von Versicherungssummen für ein versichertes Risiko bedarf (vgl. hierzu BGH, Urt. v. 25.05.2011 - IV ZR 117/09 - VersR 2011, 918 „HEROS I“ und BGH, Beschl. v. 21.09.2011 - IV ZR 38/09 - VersR 2011, 1563 „HEROS II“).

Eine andere Sicht ist auch nicht geboten, um die unternehmerische Betätigung des VN nicht durch einen „starren“ Risikoschutz der versicherungsvertraglichen Deckung einzuschränken. Dieser Ansatz übersieht zum einen die Eigenverantwortung des VN; niemand vermag besser als er selbst, seine unternehmerische Tätigkeit zu steuern und sich nur auf Aufträge einzulassen, für die er Versicherungsschutz genießt, bzw. bewusst ohne Deckungsschutz zu agieren. Hinzu kommt zum anderen, dass nahezu alle AVB für Verkehrshaftungsversiche-

rungen, soweit sie insbesondere den DTV-VHV 2003/2011 nachgebildet sind, sog. Vorsorgeversicherungen für einen bestimmten Zeitraum, zumeist einem Monat, vorsehen, um bei Veränderungen der Geschäftstätigkeit sofortigen Versicherungsschutz für neue Risiken bereit zu stellen. Der VN hat dieses Risiko dem Versicherer nur fristgerecht anzuzeigen, um es gegen Mehrprämie in den Deckungsbereich einschließen zu lassen, kann also weitgehend frei und mit – untechnisch gesprochen – vorläufiger Deckung haftungsrechtlich abgesichert unternehmerisch agieren.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung des OLG Düsseldorf belegt nachhaltig die Notwendigkeit der am Verkehrsvertrag Beteiligten, sich des bestehenden Versicherungsschutzes und damit der Abdeckung der transportbedingten Risiken zu versichern. Auch für Makler und Versicherer bestehen, wenn der Versicherungsschutz ungenügend ist, Risiken eigener Haftung.

Der Auftraggeber des Frachtführers/Spediteurs ist gehalten, sich des aktuellen Versicherungsschutzes nicht nur in regelmäßigen Abständen – Verkehrshaftungsversicherungen sind zumeist einjährig gültig – zu versichern, sondern dann, wenn er wertiges Frachtgut aufzugeben hat, Veranlassung zu nehmen, sich eine aktuelle Versicherungsbestätigung aushändigen zu lassen. Wäre dies vorliegend geschehen, so wäre wohl aufgefallen, dass der Geltungsbereich der Police für den durchzuführenden Transport zumindest zweifelhaft war. Dass der Wareninteressent offenbar vorliegend Entschädigungen über eine eingedeckte Warentransportversicherung erhalten hatte, ändert daran angesichts des Regressausfalles seines Versicherers und der Belastung der Police nichts.

Ist Auftraggeber des Frachtführers nicht der Wareninteressent selbst, sondern ein Frachtführer/Spediteur, der den ihm erteilten Auftrag weitergibt, gilt das Gleiche. Denn anders als in der Warentransportversicherung, die in aller Regel solche Obliegenheiten nicht kennt, kann im Rahmen einer Verkehrshaftungsversicherung der fehlende bzw. nicht zureichende Deckungsschutz des ausgewählten Unterfrachtführers gleichzeitig als Obliegenheitsverletzung des Erstspediteurs/Erstfrachtführers dazu führen, dass ihm sein eigener Verkehrshaftungsversicherer den Deckungsschutz versagt bzw. ihn quotal je nach Verschulden kürzt (vgl. zum Beispiel die Obliegenheiten der DTV-VHV 2003/2011 zu Ziff. 7.1.11, 7.3.). Versichert sich der Erstfrachtführer des Versicherungsschutzes des eingesetzten Frachtführers nicht hinreichend sorgfältig, kann er also seinen eigenen Verkehrshaftungsversicherungsschutz einbüßen.

Die Prüfung des Versicherungsschutzes und dessen Anpassung an die Bedürfnisse des VN ist zumeist – haftungsbewehrte – Aufgabe eines betreuenden Versicherungsmaklers, der mithin, auch wenn jährliche Anpassungen des Versicherungsschutzes über die Aktualisierung der Betriebsbeschreibungen vertraglich vorgesehen sind (vgl. zum Beispiel Ziff. 1.1 DTV-VHV 2003/2011), Veranlassung zur Überprüfung und Beratung des VN nehmen muss, wenn ihm unterjährig zur Kenntnis gelangt, dass der VN andere bzw. neue Geschäftsfelder eröffnet hat. Zum Diskussionsstand, wann und in welchem Umfang Beratungspflichten bestehen, darf beispielhaft auf die Kommentierung von Rixecker (in: Römer/Langheid, VVG, 4. Aufl., § 61 Rn. 3 ff.) verwiesen werden. Verletzt der Makler vorhandene Beratungspflichten, ist denkbar, dass er dem VN als seinem Auftraggeber für den dadurch entstandenen Schaden haftet, d.h. ihn so stellen müsste, als sei richtig beraten und der Versicherungsschutz ggf. angepasst worden. Ist dem Makler mithin bekannt, dass Verkehrsverträge abgeschlossen werden, für die keine Deckung besteht, so hat er den VN darauf hinzuweisen, zu beraten und zu veranlassen, den Deckungsschutz anzupassen. Unterlässt er dies, haftet er ggf. selbst, § 63 VVG.

Letztlich können gleiche Beratungs- und Hinweispflichten, auch wenn in aller Regel bei Versicherungen des Transportes Makler involviert sind und die Frachtführerhaftungsversicherung Großrisiko i.S.v. § 210 VVG ist, auch den Versicherer treffen. Zwar besteht grundsätzlich keine Beratungspflicht (vgl. § 6 Abs. 4 VVG) und darf zum Diskussionsstand, ob und inwieweit der Versicherer trotz des gesetzlichen Ausschlusses Beratungspflichten hat, beispielsweise auf die Kommentierung von Langheid (in: Römer/Langheid, VVG, § 6 Rn. 36) verwiesen werden. Verletzt der Versicherer indes solche Pflichten, die ihn ausnahmsweise treffen, so ist

auch er ggf. dem VN gegenüber schadensersatzpflichtig.

E. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Das OLG Düsseldorf stellt in seiner Entscheidung unter Bezugnahme auf Thume (VersR 2006, 1318) klar, dass die ursprünglich erhobene Klage auf Feststellung der Deckungsverpflichtung sich in Folge des Anerkenntnisses der Haftungsforderung der Klägerin im Insolvenzverfahren (hier: Rücknahme des Widerspruchs durch den Verwalter) in einen Zahlungsanspruch gewandelt habe. Diese Sicht entspricht der ganz überwiegenden Meinung.

Nicht befassen musste sich das Gericht indes aufgrund des Umstandes, dass es bereits den territorialen Deckungsschutz unter der gegenständlichen Police verneint hatte, mit der Frage, ob und inwieweit der VN aus anderen Gründen kein Deckungsschutz zu gewähren bzw. solcher zu versagen sein könnte.

Zu denken wäre hier einerseits daran, dass Mobiltelefone als hochwertiges und besonders diebstahlgefährdetes Gut nicht ohne weiteres der Deckung unterfallen könnten und es je nach Police des besonderes Einschlusses bedarf (vgl. zum Beispiel Ziff. 1.3. DTV-VHV 2003/2011 i.V.m. BB hochwertige Güter 2005/2008). Angesichts des bekannten Sachverhaltes andererseits, wonach die VN einen – wohl einschlägig – vorbestraften Fahrer zum Transport höchst diebstahlgefährdeten und wertigen Gutes eingesetzt hatte, liegt nicht fern, über Obliegenheitsverletzungen des VN bei der Auswahl des eingesetzten Personals nachzudenken und ggf. zur Leistungsfreiheit des Versicherers zu gelangen (vgl. zum Beispiel Ziff. 7.1.10, 7.3. DTV-VHV 2003/2011).

2

Wirkung von Frachturkunden für die Haftungsbegrenzung und Wirkung der Havarie-Grosse auf Ersatzansprüche des geschädigten Absenders

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Für die Haftungsbegrenzung nach Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI sind Angaben in einer Frachturkunde maßgeblich, die vom Hauptfrachtführer bei Übernahme der Güter ausgestellt ist. Das Fehlen einer solchen Frachturkunde zur Zeit des Schadenseintritts steht dem Fehlen von Angaben in einer Frachturkunde zu Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt gleich.

2. Bei Teilbeschädigung oder -verlust einer Sendung kommt nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise eine Entwertung der gesamten Sendung nicht in Betracht, wenn die beschädigten Einzelstücke innerhalb angemessener Zeit repariert oder ersetzt werden können.

3. Mögliche Zahlungsverpflichtungen des geschädigten Absenders wegen Havarie-Grosse (und aufgrund dessen adäquat kausal gezeichneter Garantieerklärung) sind als konkrete Schadensabwendungs- bzw. Minderungsmaßnahmen unmittelbar als Güterschaden nach Art. 19 Abs. 2 CMNI anzusehen, von denen der geschädigte Absender vom Frachtführer - neben dem Ersatz wegen Güterschäden - Freistellung verlangen kann.

Anmerkung zu OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.02.2014, 18 U 27/12

von **Prof. Dr. Karsten Otte**, Universität Mannheim

A. Problemstellung

In der Entscheidung geht es schwerpunktmäßig um die frachturkundlichen Voraussetzungen der Haftungsbegrenzung nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1 und 2 CMNI, um die Anknüpfung der Haftungsbegrenzung bei teilweiser Beschädigung der Sendung sowie um den Umfang der Freihaltung von Ansprüchen Dritter bei Havarie-Grosse im Kontext einer Frachtführerhaftung nach CMNI.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Absender und sein Transportversicherer klagten gegen den Hauptfrachtführer sowie dessen persönlich haftenden Gesellschafter erfolgreich auf Ersatz des Ladungsschadens sowie auf Freihaltung von Ansprüchen Dritter, soweit sie auf die Inanspruchnahme zuvor erklärter Havarie-Grosse-Garantien gerichtet sind. Der Entscheidung liegt ein Vertrag über den land-

und wasserseitigen Transport von Maschinen von Deutschland nach Übersee zugrunde. Der Transportauftrag war vom beklagten vertraglichen Hauptfrachtführer abwärts über zwei Unterfrachtführer bis auf den Charterer des zu Beförderung eingesetzten Binnenschiffes weitergereicht worden. Der erste Unterfrachtführer hatte Hausfrachtbriefe ausgestellt, in denen Angaben zu den Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt fehlten. Eine vom Hauptfrachtführer ausgestellte Frachturkunde lag bei Übernahme der Güter nicht vor. Auf der Reise kollidierte das Binnenschiff in niederländischen Gewässern schuldhaft mit einem Seeschiff und schlug Leck, worauf der Schiffsführer das Binnenschiff zur Schadensbegrenzung auf Grund setzte und vier Container leichterte. Deren Ladung wurde irreparabel beschädigt, drei Container nebst Inhalt blieben unversehrt. In den Niederlanden wurde daraufhin nach den IVR-Regeln ein Dispache-Verfahren eröffnet. Die Kläger gaben auf Verlangen des deutschen Schiffseigners Garantien zur Deckung möglicher Ansprüche im Havarie-Grosse-Verfahren ab, weil eine Inanspruchnahme hinsichtlich der beitragspflichtigen Ladung (hier die drei unbeschädigten Container) in Betracht kam.

Nach Auffassung der Beklagten ist für den höheren Haftungshöchstbetrag gemäß Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI kein Raum, weil jedenfalls eine spätere als bei Übernahme der Güter zu treffende urkundliche Vereinbarung zwischen den Vertragschließenden nach Verladung auf das Seeschiff, mit ausreichenden Angaben zum Inhalt der Container und der Zahl der Packeinheiten, vereinbart gewesen und im Kontext eines Multimodalfrachtvertrages auch üblich sei. Die Beklagte bestritt ferner, dass durch den Teilverlust die faktische Entwertung der gesamten Partie eingetreten sei. Es handele sich zudem um einen mittelbaren Folgeschaden, der als Vermögensschaden gar nicht der Haftung nach CMNI unterfalle.

Schließlich könne – falls es doch zu Werteinbußen auch bei den unbeschädigten Frachtstücken derselben Sendung gekommen sei – für die Haftungshöchstgrenze nach Art. 20 Abs. 1 CMNI nicht auf den Maßstab des § 431 Abs. 2 Nr. 1 HGB abgestellt werden, wonach für die Bemessung des Haftungshöchstbetrags auf das Rohgewicht der gesamten Sendung abzustellen sei. In Art. 20 CMNI sei nur von dem Gewicht der beschädigten Güter die Rede. Ein Recht auf Freistellung von Ansprüchen aus Havarie-Grosse scheitere schon daran, dass solche Ansprüche gar nicht drohten.

Kollisionsrechtlich ist der Fall gespalten zu betrachten: Auf den Transportvertrag gelangt die CMNI zur Anwendung, gleich ob es sich um einen eigenständigen, grenzüberschreitenden Binnenschiffstransportauftrag handelt (dann aus Art. 2 Abs. 1 CMNI) oder um einen Multimodalvertrag (dann aus Art. 2 Abs. 1 CMNI i.V.m. den §§ 452, 425 HGB). Regelungslücken füllt deutsches Recht, Art. 29 CMNI. Die Frage, ob eine Havarie-Grosse gegeben ist und welche Wirkungen sie hat, und das Dispache-Verfahren bestimmen sich hingegen unter der Geltung der auch in den Niederlanden geltenden Rom-II-VO nach niederländischem Recht als Recht des Schadensortes und damit nach Art. 8:1020 ff. BW. Diese Artikel weisen hinsichtlich der Vergütungen und der tragenden Werte der zu der Havarie-Grosse beitragenden Interessen in Art. 8:1022 BW ergänzend auf die IVR-Regeln hin, auf deren Grundlage das Dispache-Verfahren letztlich abgewickelt wird. Art. 26 CMNI bestimmt, dass das Übereinkommen die Anwendung des innerstaatlichen Rechts über die Schadensberechnung und Beitragspflichten im Falle einer Havarie-Grosse nicht berührt. Für die Schadensersatzpflicht nach Art. 16 CMNI können solche Beitragspflichten indes weiter Beachtung finden.

Die von den Klägerinnen vor Inkrafttreten der Rom-I-VO am 17.12.2009 unterzeichneten Garantieerklärungen unterfallen hinsichtlich ihres Zustandekommens und ihrer Rechtswirkungen nach dem europäischen Übereinkommen über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendenden Recht vom 19.06.1980 (EVÜ) wegen der engeren Verbindungen mit den Niederlanden ebenfalls niederländischem Recht.

Nach Auffassung des Senats kommt die höhere Haftungsgrenze nach Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI zur Anwendung, weil es an Angaben in einer Frachturkunde zu den Packungen oder Ladungseinheiten als im Container verpackt fehlt. Die Hausfrachtbriefe der ersten Unterfrachtführerin werden nicht als Frachturkunden im Sinne dieser Vorschrift angesehen. Entgegen dem Wortlaut in Art. 20 Abs. 1 CMNI ist nicht jede, sondern nur die Frachturkunde gemeint, welche der Frachtführer ausgestellt hat, der für einen

etwaigen Schaden haftbar gemacht wird. Der Frachtbrief ist immer nur für das Verhältnis zwischen ausstellendem Frachtführer und seinem Absender maßgeblich. Andernfalls – i.e. bei Relevanz von Frachturkunden der Unterfrachtführer im Hauptfrachtverhältnis – würde die Vermutungswirkung des Art. 11 Abs. 3 CMNI etwa zu Maß und Zahl der übernommenen Güter zulasten des Frachtführers eintreten, ohne dass jener die maßgebenden Grundlagen für diese Vermutung zurechenbar gelegt hat, etwa durch Unterzeichnung der Urkunde nach Übernahme der Güter. Der Hauptfrachtführer könnte sein Risiko nicht mehr ausreichend kalkulieren. Für die Berechnung der Haftungshöchstbeträge nach Art. 20 CMNI wirkt eine solche Frachturkunde folglich nur zugunsten bzw. zulasten desjenigen haftbargemachten Frachtführers, welcher dieses Dokument selbst ausgestellt hat. Ein Hauptfrachtführer kann sich nicht auf die haftungsbeschränkende Wirkung der Angaben in der Frachturkunde berufen, die er nicht erstellt und unterschrieben hat (vgl. bereits Fischer, BinSch 2014, Heft 6, 66 bis 67).

Über die Notwendigkeit eigener urkundlicher Festlegung hilft weder die Zustimmung des Absenders zu einer Erteilung der Frachtpapiere durch den Unterfrachtführer hinweg noch eine verkehrsübliche, spätere Ausstellung eines multimodalen Frachtdokuments, etwa mit der nachfolgenden Übernahme der Ladung auf ein Seeschiff (nach dem Muster der FIATA FBL). Eine derartige individualvertragliche Vereinbarung geht der Regelung des Art. 11 CMNI nicht vor.

Für Art. 20 Abs. 1 CMNI ist es notwendig, dass zum Zeitpunkt der Beschädigung der Güter eine Urkunde existiert, die Aufschluss über den Container-Inhalt gibt und die Vermutungswirkungen des Art. 11 herbeiführt. Die vertragsautonome und systematische Auslegung von Art. 20 CMNI fordert eine Beachtung der Wertungen von Art. 11 CMNI, wonach der Frachtführer, wenn er auf die Erstellung einer Frachturkunde schon bei Übernahme der Ladung verzichtet, die sich hieraus ergebenden Nachteile hinzunehmen hat. So wirkte es sich auch beweisrechtlich aus. Nach Auffassung des Senats trifft es auch nicht zu, dass es der Hauptfrachtführer damit allein in der Hand habe, die Reichweite seiner Haftung zu bestimmen. Denn der Absender kann den Frachtbrief vom Frachtführer bei der Übergabe des Gutes verlangen. Damit ist die Gefahr späterer Manipulationen bzw. einer erst nachträglichen Ausstellung, die vortäuscht, die Frachturkunde sei bereits zum Zeitpunkt des Schadenseintritts existent gewesen, zu Recht deutlich reduziert. Der Absender kann dem vorbeugen.

Die Hauptfrachtführer muss sich die Hausfrachtbriefe des Unterfrachtführers auch nicht als eigene zurechnen lassen. Denn Letzterer stellt die Frachtbriefe regelmäßig nicht für den Hauptfrachtführer aus. Er ist im Verhältnis zu seinem Auftraggeber hierzu selbst verpflichtet und erfüllt eine eigene Pflicht. Würden Unterfrachtführer und Absender durch Vereinbarung des Inhalts einer Frachturkunde die Ansprüche aus dem Hauptfrachtvertrag beeinflussen können, so würde dieses zu einem unzulässigen Vertrag zulasten Dritter (nämlich des Hauptfrachtführers) führen. Schließlich gab es vorliegend auch keine Anhaltspunkte für eine Vertretung des Hauptfrachtführers durch den Unterfrachtführer. Das alles überzeugt.

Der Senat stellt sodann das Fehlen der Frachturkunde dem in Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI geregelten Fall fehlender Angaben zum Inhalt des Containers in einer existierenden Frachturkunde gleich. Sinn und Zweck der Frachturkunde sprechen in der Tat dafür, beide Fallkonstellationen gleich zu behandeln. Sowohl bei fehlenden urkundlichen Angaben als auch bei fehlender Urkunde können die Vermutungswirkungen des Art. 11 nicht greifen. Im Ergebnis ist die Gleichstellung auch nicht unbillig, denn der Frachtführer hat es in der Hand, eine den Anforderungen von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI genügende Frachturkunde zu erstellen.

Anlass zu einer abweichenden Beurteilung im konkreten Fall sieht der Senat zu Recht auch nicht dadurch gegeben, dass der Haftungshöchstbetrag nach Art. 20 Abs. 1 Satz 1 Alt. 2 CMNI (nämlich zwei Sonderziehungsrechte pro Kilogramm des frachturkundlich erwähnten Gewichts der beschädigten Güter) im Regelfall (nicht aber in diesem Fall!) höher ist als im Fall von Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI und dem ihm gleichgestellten Fall einer fehlenden Frachturkunde. Für Billigkeitserwägungen sei aufgrund der insoweit abschließenden Regelung des Art. 29 CMNI kein Raum.

Eine Gesamtentwertung der Partie bei Teilbeschädigung wird schon aus Rechtsgründen

abgelehnt. Nach wirtschaftlicher Betrachtungsweise ist die gesamte Sendung dann nicht entwertet, wenn die beschädigten Einzelstücke innerhalb angemessener Zeit repariert oder ersetzt werden können. Letzteres ist hier auch geschehen. Zwar ist hinsichtlich der drei unbeschädigt gebliebenen Container von einem Güterschaden auszugehen. Mangels konkreter Inanspruchnahme der Klägerinnen aus ihren Garantieerklärungen liegen aber weder bezifferbare Zahlungsansprüche noch Freistellungsansprüche vor. Der Senat lässt es daher bei der Feststellung der Freistellungspflicht bewenden.

Der Anspruch auf Freihaltung von Ansprüchen Dritter bei Havarie-Grosse wirft die Frage nach dem Verhältnis zu Art. 16, 19 CMNI auf, nach denen mittelbare Schäden, Folgeschäden und frustrierte Aufwendungen sowie Kosten der Schadensbeseitigung und der Schadensfeststellung nicht ersatzfähig sind. Hierauf hatte sich das OLG Hamburg (Urt. v. 05.12.2013 - 6 U 194/10 - TranspR 2014, 228) berufen. Die Frage, weshalb es sich bei solchen Zahlungsverpflichtungen nur um mittelbare Schäden und nicht um einen dem Transportgut unmittelbar anhaftenden Schaden geht, hatte das OLG Hamburg seinerzeit freilich nicht erörtert (krit. schon Jaegers, jurisPR-TranspR 3/2014 Anm. 4; vgl. auch Ramming, RdTW 2014, 245). Das OLG Düsseldorf geht einen anderen Weg und bejaht Unmittelbarkeit: Die Zahlungsverpflichtungen, welche die Klägerin wegen der Havarie-Grosse direkt und aufgrund der daraufhin adäquat kausal gezeichneten Garantieerklärung treffen, seien als Güterschaden nach Art. 19 Abs. 2 CMNI (und parallel zu Art. 17, 25 Abs. 1 CMR, § 425 HGB) anzusehen. Ausgangspunkt seiner Begründung ist diese Havarie-Grosse. Zu ersetzen ist bei Güterschäden die Wertminderung des Gutes. Auch Aufwendungen, die der potentiell Geschädigte gemacht hat, um den Schaden abzuwenden oder gering zu halten, sind – wie nach CMR und den §§ 425 ff. HGB anerkannt – wie ein Schaden zu ersetzen. Der Senat sieht in den Aufwendungen von Schiffseignern und Ladungsbeteiligten ein dem Transportgut unmittelbar anhaftenden weiteren Schaden. Wäre das Schiff nicht gezielt auf Grund gesetzt worden, um ein weiteres Sinken zu verhindern, und sodann geleichtert worden, wären alle Container bzw. ihr Inhalt beschädigt worden. Infolgedessen dienten die Maßnahmen unmittelbar (!) der Rettung der Substanz des Transportgutes der drei unbeschädigten Container. Die unmittelbar der Substanz des Gutes zugutekommenden Maßnahmen sind danach in die Wertberechnung einfließende Schadensminderungsmaßnahmen. Aufwendungen zur Schadensminderung sind folglich ein Indiz für das Maß der Wertminderung und im Rahmen der Wertberechnung zu berücksichtigen.

Dieser Unmittelbarkeit schadet auch nicht, dass die Schadensabwendungsmaßnahmen aufgrund der IVR-Regeln einem Dritten (dem Schiffseigner) übertragen worden waren, weil der im Interesse auch der Klägerin gehandelt hat. Das im Interesse aller formalisierte Verfahren der Havarie-Grosse dient der vereinfachten und schnelleren, klaren Handhabung und darf durch den Einsatz Dritter nicht Interessen der Ladungsbeteiligten beeinträchtigen. Von diesen unmittelbaren Schäden habe der Frachtführer den Absender freizustellen.

Zwar resultieren die Aufwendungen zur Schadensabwendung nicht aus dem Schadensereignis selbst, sondern aus zeitlich nachfolgenden Handlungen. Der Unmittelbarkeitsbezug ergibt sich aber über die Wertberechnung des Transportgutes. Das erscheint schlüssig.

C. Auswirkungen für die Praxis

Zwei zentrale Aussagen ragen heraus: Durch die Entscheidung sind die unmittelbar den Transportvertrag schließenden Vertragsparteien klar gewarnt, frachturkundliche Festlegungen mit Wirkung für die Haftungshöchstgrenzen immer selbst zu treffen und sich nicht auf Frachturkunden von Unterfrachtführern zu verlassen. Selbst bei Multimodalverträgen ist es angezeigt, solche Festlegungen bereits bei Übernahme des Gutes durch den Frachtführer zu treffen, so dass sie auf der gesamten Transportstrecke zur Zeit des Güterschadens feststehen. Die in der Praxis (von) bei multimodalen Transporten geübte Ausfertigung eines einzigen Transportdokuments bei Übernahme der Güter in das Seeschiff kann die Wirkungen nach Art. 20 Abs. 1 Satz 2 CMNI nicht herbeiführen. Die Freistellung des geschädigten Ladungsbeteiligten von Ansprüchen Dritter aus Havarie-Grosse ist interessengerecht.

3

EuGH-Vorlage zur Entstehung der Einfuhrumsatzsteuer

Leitsatz:

Dem Gerichtshof der Europäischen Union wird folgende Frage zur Auslegung des Unionsrechts im Wege der Vorabentscheidung vorgelegt:

Gilt Einfuhrmehrwertsteuer für Gegenstände, die als Nichtgemeinschaftsware unter zollamtlicher Überwachung wiederausgeführt worden sind, für die jedoch wegen einer Pflichtverletzung nach Art. 204 ZK - hier: Unterlassen der fristgerechten Erledigung des externen gemeinschaftlichen Versandverfahrens durch Gestellung bei der zuständigen Zollstelle vor der Verbringung ins Drittland - eine Zollschuld entstanden ist, als i.S.v. Art. 236 Abs. 1 ZK in Verbindung mit den Vorschriften der Richtlinie 2006/112/EG nicht gesetzlich geschuldet, jedenfalls wenn als Schuldner derjenige in Anspruch genommen wird, dem die verletzte Pflicht oblag, ohne dass er über die Gegenstände verfügungsberechtigt war?

Anmerkung zu FG Hamburg, Beschluss vom 18.02.2014, 4 K 130/12

von **Dr. Talke Ovie**, RA'in, Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte Partnerschaftsgesellschaft mbB, Münster

A. Problemstellung

Die Entstehung der Einfuhrumsatzsteuer richtet sich nach dem Zollschuldrecht. Das Zollschuldrecht stellt auf die (reguläre) Überführung der Ware in den zoll- und steuerrechtlich freien Verkehr ab. Maßgebend für die Entstehung einer Zollschuld (und damit der Einfuhrumsatzsteuer) können aber auch Unregelmäßigkeiten sein, wie z.B. das Entziehen einer Ware aus der zollamtlichen Überwachung (Art. 203 ZK) oder die Verletzung von Pflichten, die im Zusammenhang mit einem Zollverfahren stehen (Art. 204 ZK). Als Zollschuldner und damit auch Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer kommen verschiedene Personen in Betracht. Zu diesen Personen gehören insbesondere Logistikdienstleister (Zollagenturen, Spediteure, Lagerhalter usw.), die zur Einhaltung zollrechtlicher Pflichten bei der Durchführung von Zollverfahren verpflichtet sind.

Ob der Abzug der Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer möglich ist, richtet sich nach dem (national geregelten) Mehrwertsteuerrecht. In Deutschland (aber auch in anderen Mitgliedstaaten der EU, wie z.B. Österreich) wird der Vorsteuerabzug davon abhängig gemacht, dass die Waren „für das Unternehmen“ der den Abzug beantragenden Person eingeführt wurden. Voraussetzung für den Vorsteuerabzug soll danach sein, dass die den Vorsteuerabzug begehrende Person im Zeitpunkt der Einfuhr die Verfügungsmacht über den eingeführten Gegenstand innehat. Nach (bislang noch) in der Finanzverwaltung herrschender Ansicht dürfen Personen, die lediglich an der Einfuhr mitgewirkt haben, nicht zum Vorsteuerabzug berechtigt sein. Zu diesen Personen gehören insbesondere Logistikdienstleister. Logistikdienstleister können damit (recht schnell) Zoll- und Einfuhrumsatzsteuerschuldner werden, nicht jedoch den Abzug der Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer geltend machen. Dies kann den finanziellen Ruin für einen Logistikdienstleister bedeuten, da der durchschnittliche Zollsatz in der EU zwischen 2-3% beträgt, während die Einfuhrumsatzsteuer stets 19% beträgt.

Ob die Ansicht der Finanzverwaltung zutreffend ist, wird mit zunehmender Tendenz bezweifelt. So hat das Finanzgericht Hamburg mit Urteil vom 19.12.2012 entschieden, dass Spediteure zum Vorsteuerabzug berechtigt sind, wenn diese Zollschuldner aufgrund etwaiger Pflichtverletzungen gemäß Art. 204 ZK werden. Gegen dieses Urteil hatte das beklagte Finanzamt, womit zu rechnen war, Revision eingelegt. Die Hoffnung bestand nunmehr darin, dass der BFH die Rechtsprechung des FG Hamburg bestätigt und eine Berechtigung zum Vorsteuerabzug zugunsten aller Logistikdienstleister herbeiführt.

Der BFH hat jedoch den Vorsteuerabzug abgelehnt. Die Ablehnung scheiterte jedoch nicht an der (materiell-rechtlichen) Berechtigung, sondern daran, dass dem Vorsteuerabzug aus formalen Gründen nicht entsprochen werden konnte. Die Frage der Berechtigung zum Vorsteuerabzug spielte folglich keine Rolle. Umstritten und nicht höchstrichterlich geklärt ist daher nach wie vor, ob Logistikunternehmen zum Vorsteuerabzug der Einfuhrumsatzsteuer

berechtigt sind, die sie aufgrund einer eingetretenen Zollschuldnerschaft schulden und entrichten müssen.

Umstritten und ebenfalls nach wie vor weder höchstrichterlich noch europaweit einheitlich geklärt ist aber auch, ob überhaupt mit der Zollschuld automatisch auch die Einfuhrumsatzsteuer entsteht (vgl. § 21 Abs. 2 UStG). Zu beiden Fragen sind derzeit verschiedene gerichtliche Verfahren europaweit bis hin zu Vorlageverfahren an den EuGH anhängig. Dies gilt auch für das FG Hamburg.

Das FG Hamburg hat den EuGH in zwei Verfahren angerufen, in denen sich die Kläger gegen die Erhebung von Einfuhrumsatzsteuer wehren. Zu diesen Verfahren gehört das hiesige Verfahren (4 K 130/12).

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Kläger des Verfahrens ist ein Logistikdienstleister, der für seinen Auftraggeber Drittlandsware im Zollgebiet der Europäischen Union transportiert hat. Um diesen Transport zollrechtlich ordnungsgemäß abzuwickeln, hat der Kläger am 05.01.2011 ein externes gemeinschaftliches Versandverfahren T1 eröffnet. Nach Eröffnung des Verfahrens sollten die Waren innerhalb der vorgeschriebenen Frist bis zum 12.01.2011 über das Zollamt A bzw. das Zollamt B nach C transportiert werden. Die Klägerin, die Warenführerin i.S.v. Art. 96 Abs. 2 ZK war, versäumte es jedoch, die Waren beim Zollamt B zu gestellen, bevor diese nach C befördert wurden. Aufgrund der nicht ordnungsgemäßen Beendigung des Versandverfahrens setzte das beklagte Hauptzollamt mit Einfuhrabgabenbescheid vom 08.08.2011 Einfuhrumsatzsteuer gegen die Klägerin fest. Die Klägerin beantragte am 29.02.2012 die Erstattung der Einfuhrabgaben gemäß Art. 236 ZK. Das beklagte Hauptzollamt lehnte die Erstattung ab.

Am 24.07.2012 erhob die Klägerin Klage beim Finanzgericht Hamburg. Diese begründet die Klägerin insbesondere damit, dass für Transitware, die nicht in den Wirtschaftskreislauf der Europäischen Union eingeht, Umsatzsteuer nicht entsteht.

Das FG Hamburg hat das Verfahren ausgesetzt und dem EuGH die im Leitsatz aufgeführte Frage zur Vorabentscheidung vorgelegt. Es begründet die Vorlage an den EuGH damit, dass der Senat Zweifel hat, ob der Tatbestand der Einfuhrumsatzsteuerverwirklichung automatisch erfüllt ist, wenn eine Einfuhrzollschuld gemäß Art. 204 ZK entsteht. Zudem bezweifelt der Senat, dass die Klägerin Schuldner der Mehrwertsteuer sein kann.

C. Kontext der Entscheidung

Bislang hat der EuGH in diesem Vorabentscheidungsverfahren nicht entschieden. Ebenso ist bislang keine Entscheidung in dem ebenfalls vom FG Hamburg (Beschl. v. 18.02.2014 - 4 K 150/12) dem EuGH vorgelegten Vorabentscheidungsverfahren ergangen. Gegenstand dieses Verfahrens ist (ebenfalls) die Frage, ob überhaupt Einfuhrumsatzsteuer entstanden ist und wenn ja, ob der Logistikdienstleister Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer ist. In dem Verfahren 4 K 150/12 wurde Ware aus dem Zolllager entnommen, ohne dass die Entnahme der Ware in den Bestandsaufzeichnungen vermerkt wurde, so dass (ebenfalls) eine Zollschuld gemäß Art. 204 ZK entstand. Anders als in dem Verfahren 4 K 130/12 jedoch wurde die eingelagerte Ware wieder aus dem Zollgebiet der EU ausgeführt (und ging damit ebenfalls nicht in den Wirtschaftskreislauf ein).

D. Auswirkungen für die Praxis

Die beiden Vorlageverfahren, die durch das FG Hamburg angestrengt wurden (4 K 130/12; 4 K 150/12), führen dazu, dass weiterhin die Möglichkeit besteht, dass zugunsten der Logistikdienstleister ein für alle Mal höchstrichterlich und europaweit einheitlich entschieden wird, dass entweder

a) Einfuhrumsatzsteuer nicht automatisch mit der Zollschuld entsteht oder

b) falls Einfuhrumsatzsteuer automatisch entsteht, nicht der Logistikdienstleister Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer wird oder

c) wenn der Logistikdienstleister Schuldner der Einfuhrumsatzsteuer wird, diese aber dem Vorsteuerabzug zugänglich ist.

Erfreulich ist damit also, dass derzeit das Thema „Einfuhrumsatzteuer und Logistikdienstleister“ auf verschiedenen Ebenen „angepackt“ wird. Fraglich ist jedoch, ob all die rechtspolitischen

Kampagnen und gerichtlichen Verfahren Erfolg im Sinne der Logistikdienstleister haben werden. Zu wünschen wäre dies, da die Festsetzung und Eintreibung von Einfuhrumsatzsteuer die Existenz von Logistikdienstleistern bedrohen kann. Die Bedrohung der Existenz bis hin zur Insolvenz ist jedoch unverhältnismäßig. Dies gilt insbesondere dann, wenn es sich bei der Unregelmäßigkeit lediglich um einen formellen Fehler gehandelt hat, der zu keinem Schaden der deutschen Wirtschaft geführt hat.

4

Mindestlohngesetz im Güterkraftverkehr: ein Überblick

von **Andreas Stommel**, RA, Siegburg / **Hubert Valder**, RA, Bonn

A. Einleitung

Durch das Tarifautonomiestärkungsgesetz wird mit Wirkung zum 01.01.2015 ein allgemeiner gesetzlicher Mindestlohn in Höhe von 8,50 Euro (brutto) je Zeitstunde eingeführt. Die nachfolgenden Ausführungen beschäftigen sich mit den Auswirkungen des Mindestlohngesetzes (MiLoG) auf den Güterkraftverkehrssektor (Straßentransport) und geben einen ersten Überblick über problematische und umstrittene Aspekte des neuen Gesetzes.

B. Zahlung des Mindestlohns

Der gesetzliche Mindestlohn ist ab dem 01.01.2015 zu zahlen, unabhängig davon, wann der Arbeitsvertrag geschlossen wurde. Die Bestimmungen im Mindestlohngesetz finden ohne Ausnahme im Güterkraftverkehrsbereich Anwendung, insbesondere bestehen keine tarifvertraglichen Branchenmindestlöhne, die auf Grundlage des Arbeitnehmerentsendegesetzes oder des Arbeitnehmerüberlassungsgesetzes erlassen wurden und noch bis zum 31.12.2016 Vorrang haben würden.

Grundsätzlich haben nur Arbeitnehmer Anspruch auf den Mindestlohn. Dies bedeutet, dass selbstfahrende Unternehmer, wie sie häufig noch im Straßengüterverkehr und insbesondere bei Paketunternehmen anzutreffen sind, den gesetzlichen Mindestlohn nicht beanspruchen können.

Auch wenn im Güterkraftverkehrssektor in der Regel Mindestlohnniveau gezahlt wird, kann im Einzelfall eine kritische Prüfung angebracht sein. Denn die gezahlten Vergütungen oder Vergütungsbestandteile knüpfen nicht immer an der Arbeitszeit an. Hier stellt sich die Frage, ob bei einer Umrechnung der gesetzliche Mindestlohn von 8,50 Euro pro Stunde nicht unterschritten wird. Diese Gefahr besteht insbesondere, weil nicht alle gezahlten Zulagen, Zuschläge oder andere Sonderzahlungen als Bestandteil des Mindestlohnes einbezogen werden können.

Das MiLoG selbst gibt keine Antwort auf diese Frage. Man wird jedoch in Anlehnung an die entsenderechtliche Rechtsprechung des EuGH und des BAG davon auszugehen haben, dass Zahlungen, die nicht der Vergütung für geleistete Arbeit dienen, sondern einen anderen Zweck erfüllen (wie Prämien für unfallfreies Fahren oder vermögenswirksame Leistungen) nicht anrechenbar sind.[1] Auch die im Güterkraftverkehrssektor üblichen Zahlungen von Zuschlägen für Nacht-, Sonn- und Feiertagsarbeit oder auch Überstunden sind ebenfalls nicht anrechenbar, weil diese als Ausgleich für eine besondere Erschwernis gezahlt werden.

Dagegen dürfen Leistungen wie Urlaubs- und Weihnachtsgeld aufgrund ihrer funktionalen Gleichwertigkeit als Bestandteil des Mindestlohns gewertet werden, weil sie für die erbrachte Arbeitsleistung gezahlt werden. Hier ist jedoch zu beachten, dass diese Leistungen tatsächlich und unwiderruflich zum Fälligkeitszeitpunkt des Mindestlohns ausbezahlt werden müssen. Denn nach dem MiLoG ist der Arbeitgeber verpflichtet, dem Arbeitnehmer den Mindestlohn zum Zeitpunkt der vereinbarten Fälligkeit, spätestens jedoch am letzten Bankarbeitstag des Monats zu zahlen, der auf den Monat folgt, in dem die Arbeitsleistung erbracht wurde.

Soweit das MiLoG auf die Zeitstunde abstellt, stellt sich für die praktische Handhabung auch die Frage, wie die branchenspezifische Sonderregelung in § 21a ArbZG rechtlich zu handhaben ist.§ 21a Abs. 3 ArbZG bestimmt abweichend von § 2 Abs. 1 ArbZG bestimmte Zeiten nicht als Arbeitszeit, bei denen sich die Beschäftigten zur Arbeitsaufnahme bereithalten müssen. Da das MiLoG auf eine eigenständige Definition der Arbeitszeiten verzichtet, liegt es nahe, diese Zeiten auch bei der Berechnung der Stundensätze zur Ermittlung des

Mindestlohnes nicht zu berücksichtigen, selbst wenn diese nach tarifvertraglichen Regelungen zu vergüten sind. Denkbar ist aber auch, dass die Kontrollbehörden oder Gerichte auf eine vom ArbZG losgelöste, rein „vergütungsrechtliche" Definition abstellen, die dann schnell bußgeldrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen könnte. Denn wer als Arbeitgeber den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig auszahlt, dem droht nach § 21 MiLoG ein Bußgeld bis zu 500.000 Euro.

C. Grenzüberschreitender Mitarbeitereinsatz

I. Nach dem MiLoG ist davon auszugehen, dass der Mindestlohn auch für Arbeitnehmer gilt, die die deutsche Staatsangehörigkeit nicht besitzen, aber in Deutschland tätig sind – und zwar auch dann, wenn sie von einem Arbeitgeber mit Sitz im Ausland vorübergehend in Deutschland eingesetzt werden und im Übrigen das Arbeitsrecht des entsendenden Staates Anwendung findet. § 20 MiLoG bestimmt insoweit:

„Arbeitgeber mit Sitz im In- oder Ausland sind verpflichtet, ihren im Inland beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern ein Arbeitsentgelt mindestens in Höhe des Mindestlohnes … zu zahlen".

Nach dem Wortlaut liegt hier also eine „Eingriffsnorm" i.S.v. Art. 9 Rom I-VO vor, die sich auch gegen eine ausländische Arbeitsrechtsordnung durchsetzt.[2]

Das bedeutet, dass auch ausländische Arbeitgeber im Güterkraftverkehr die Bestimmungen des MiLoG in vollem Umfang anzuwenden haben, und zwar nicht nur bei Inlandstransporten (Kabotagetransporten), sondern auch bei grenzüberschreitenden Transporten mit Be- oder Entladeort in Deutschland und sogar bei Transittransporten. Der Anwendungsbereich ist allein dadurch eingeschränkt, dass die Beschäftigung „im Inland" – so § 21 MiLoG –, also im Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland erfolgt. Mindestlohn ist also „nur" für den innerdeutschen Streckenanteil zu zahlen.

Vor dem Hintergrund der aktuellen EuGH-Entscheidung vom 18.09.2014[3] kann man sicherlich die Frage stellen, ob dieser weite Anwendungsbereich nicht die durch Art. 56 AEUV geschützte Dienstleistungsfreiheit verletzt. Aber der EuGH führt in dieser Entscheidung selbst aus, dass nationale Maßnahmen, die auf ausländische (Nach-)Unternehmer ausstrahlen, grundsätzlich in Einklang mit dem Anwendungsbereich der Richtlinie 96/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16.12.1996 über die Entsendung von Arbeitnehmern im Rahmen der Erbringung von Dienstleistungen stehen. Das Ziel, dass die Arbeitnehmer einen angemessenen Lohn erhalten, rechtfertigt auch Eingriffe in die Dienstleistungsfreiheit, wenn damit sowohl ein Sozialdumping als auch eine Benachteiligung konkurrierender Unternehmen, die ihren Arbeitnehmern ein angemessenes Entgelt zahlen, vermieden wird. Die aktuelle EuGH-Entscheidung setzt allenfalls insoweit Grenzen, als ausländische Transportunternehmer nicht über Gebühr belastet werden dürfen. Vor diesem Hintergrund ist es denkbar, dass einzelne auf dem MiLoG beruhende Maßnahmen (z.B. bei den Melde- und Dokumentationspflichten nach den §§ 16, 17 MiLoG) einen Verstoß gegen den durch Art. 56 AEUV geschützten freien Dienstleistungsverkehr darstellen, weil sie wirtschaftliche Lasten enthalten, die über das hinausgehen, was zum Ziel des Arbeitnehmerschutzes erforderlich ist.

II. Soweit deutsches Fahrpersonal im Ausland eingesetzt wird, ist ebenfalls davon auszugehen, dass der in Deutschland geltende gesetzliche Mindestlohn gezahlt werden muss, soweit nicht im EU-Ausland aufgrund einer Eingriffsnorm i.S.d. Art. 9 Rom I-VO ein höherer Mindestlohn zu zahlen ist.

D. Aufzeichnungs- , Aufbewahrungs- und Meldepflichten

Arbeitgeber, die geringfügig Beschäftigte einsetzen oder Arbeitnehmer in den in § 2a SchwarzArbG genannten Wirtschaftsbereichen – hierzu zählt auch das Speditions-, Transport- und damit verbundene Logistikgewerbe – beschäftigen, müssen Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit der Arbeitnehmer aufzeichnen, § 17 MiLoG. Die Dokumente müssen danach zwei Jahre lang aufbewahrt werden; gegebenenfalls nach anderen gesetzlichen Bestimmungen bestehende längere Aufbewahrungsfristen (z.B. nach § 28f SGB IV) müssen weiterhin beachtet werden. Ausländische Arbeitgeber sind zudem verpflichtet, vor Aufnahme ihrer im Inland erbrachten Beförderungsleistungen die Aufnahme ihrer Tätigkeit der zuständigen Behörde anzuzeigen, § 16 MiLoG.

Einzelheiten dieser Verpflichtungen werden noch durch Ausführungsvorschriften geregelt. Dabei wird die Zukunft erst zeigen, ob und wieweit hier

überhaupt Verstöße gegen das Mindestlohngesetz insbesondere bei ausländischen Güterkraftverkehrsunternehmen festgestellt und geahndet werden können.

Wer die Pflicht zur ordnungsgemäßen Aufzeichnung der Arbeitszeit beim Einsatz von Arbeitskräften in den genannten Wirtschaftsbereichen nicht erfüllt oder Anmeldepflichten verletzt, handelt jedenfalls ordnungswidrig. Diese Ordnungswidrigkeiten können mit einer Geldbuße von bis zu 30.000 Euro geahndet werden. Bei Geldbußen von 2.500 Euro und mehr kann der Ausschluss von öffentlichen Aufträgen für eine im Einzelfall angemessene Zeit hinzukommen.

E. Auftraggeberhaftung

I. Ein Unternehmer, der einen anderen mit der Erbringung von Werk- und Dienstleistungen beauftragt, haftet für die Mindestlohnzahlungen in der gesamten Nachunternehmerkette sowie von Verleihern. Diese Haftung entfällt auch dann nicht, wenn der Unternehmer nachweisen kann, dass er keine Kenntnis davon hatte, dass der Beauftragte seiner Pflicht zur Zahlung des Mindestlohnes nicht nachkommt. Es besteht also eine verschuldensunabhängige Durchgriffshaftung, die so ausgestaltet ist, dass der Auftraggeber wie ein Bürge haftet, der auf die Einrede der Vorausklage verzichtet. Der Auftraggeber haftet „nur“ für das Nettoentgelt, also abzüglich Steuern und Sozialversicherungsbeiträge (§ 13 MiLoG i.V.m. § 14 Satz 2 AEntG). Beauftragt also ein Speditionsunternehmen ein Güterkraftverkehrsunternehmen mit der Durchführung einer Beförderungsleistung, haftet auch dieses Unternehmen für die Zahlung des Mindestlohnes, und der Arbeitnehmer des Transportunternehmens kann den ihm vorenthaltenen Mindestlohn direkt beim Speditionsunternehmen geltend machen.

Ob auch der Auftraggeber des Speditionsunternehmens dieser Auftraggeberhaftung unterliegt, ist nicht hinreichend geklärt. Mit der in § 13 MiLoG enthaltenen Verweisung auf § 14 AEntG, die im Gesetzgebungsverfahren erst „in letzter Sekunde“ geschaffen wurde, nimmt der Gesetzgeber sozusagen Bezug auf die einschränkende Rechtsprechung des BAG[4] zu dieser Bestimmung. Danach ist der im AEntG verwendete Unternehmerbegriff – abweichend von § 14 BGB – einschränkend auszulegen. Der Auftraggeber soll nur dann haften, wenn er sich vertraglich verpflichtet, eine bestimmte Dienst- oder Werkleistung zu erbringen und diese nicht mit eigenen Arbeitskräften erledigt, sondern sich zur Erfüllung dieser Pflicht eines oder mehrerer Nachunternehmer bedient. Ob der Verlader (Produzent/Händler/Verkäufer), der Güter zum Transport übergibt, damit regelmäßig nicht der Auftraggeberhaftung unterliegt, weil die Beauftragung mit Transportleistungen weder wesentlicher noch unmittelbarer Gegenstand seines Unternehmens ist, kann man für die Fälle des Versendungskaufs (z.B. im Onlinehandel) kritisch hinterfragen. Denn ein Verlader kann sich auch zur Lieferung von Gütern verpflichten und dies kann – wie beim Onlinehandel – auch zum Geschäftszweck gehören.

II. Neben der zivilrechtlichen Verantwortung ist in § 21 Abs. 2 MiLoG auch noch eine bußgeldrechtliche Verantwortung des Auftraggebers festgeschrieben, die selbstverständlich an einen Verschuldensvorwurf anknüpft. Bußgeldrechtlich sind keine Ansatzpunkte erkennbar, dass die oben beschriebene einschränkende Auslegung des Unternehmerbegriffs auch hier greift; auch der Erstauftraggeber ist also Normadressat. Nach § 21 Abs. 2 MiLoG handelt derjenige ordnungswidrig, der als Auftraggeber weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass sein Auftragnehmer den Mindestlohn nicht oder nicht rechtzeitig zahlt oder sein Auftragnehmer diese Handlung begeht. Verstöße werden mit Bußgeldern bis zu 500.000 Euro geahndet.

III. Die Verantwortlichkeit der Auftraggeberseite für die Zahlung des Mindestlohnes hat eine intensive Diskussion darüber angestoßen, ob und inwieweit sich dieses Haftungsrisiko durch vertragliche Vereinbarungen begrenzen lässt.

Soweit durch eine sorgfältige Auswahl der eingesetzten Transportunternehmer der Verschuldensvorwurf im Rahmen der Bußgeldvorschriften entkräftet werden soll, liegt es nahe, dass Auftraggeber ihre Auftragnehmer vertraglich verpflichten werden, die Bestimmungen des MiLoG einzuhalten. Diese Klauseln dürften in der Praxis sodann mit einer Vertragsstrafenklausel oder Freistellungsvereinbarung kombiniert werden. Dies allein wird aber nicht ausreichen. Vielmehr wird jeder Auftraggeber seine Auftragnehmer sorgfältig auszuwählen haben und insbesondere alle Angebote einer Plausibilitätsprüfung unterziehen müssen. Aus dieser muss hervorgehen, dass die Pflicht zur Zahlung eines Mindestlohnes in der Vergütung eingerechnet ist. Kommen bei dieser Plausibilitätsprüfung Zweifel auf, ob die Beförderungsleistung zu dem angebotenen Preis betriebswirt-

schaftlich sinnvoll erbracht werden kann, sind zumindest Rückfragen beim Auftragnehmer notwendig, um einen Verschuldensvorwurf aus dem Weg zu gehen.

Darüber hinaus stellt sich die Frage, ob das Risiko der zivilrechtlichen Auftraggeberhaftung durch Vertragsklauseln minimiert werden kann. Zunächst ist festzuhalten, dass die Bürgenhaftung des Aufraggebers zwingender Natur ist, also durch eine Vertragsklausel im Transportvertrag nicht ausgeschlossen werden kann. Ebenso wäre eine Verzichtserklärung des Arbeitnehmers gegenüber dem Auftraggeber (wie seinem Arbeitgeber) unwirksam, § 3 MiLoG. Der Auftraggeber hat aber bei einer Inanspruchnahme die Möglichkeit, gegen den Auftragnehmer, der keinen Mindestlohn zahlt, Regress zu nehmen. Dieser Regressanspruch wird zum einen durch § 774 BGB abgesichert, zum anderen kann die Nichtzahlung des Mindestlohns einen Schadensersatzanspruch nach § 280 BGB auslösen. Als Risiken übrig bleiben damit die Insolvenz des Frachtführers oder die Rechtsdurchsetzung im Ausland. Aus der Bauwirtschaft ist bekannt, dass zur Absicherung dieser Risiken vertragliche Regelungen getroffen werden, die den Einsatz von Nachunternehmern beschränken und finanzielle Sicherheiten zur Absicherung zum Beispiel in Form einer Vertragserfüllungssicherheit verlangen. Im Transportsektor würde eine Einschränkung des Nachunternehmereinsatzes aber einen massiven Eingriff in übliche Transportabläufe darstellen und Sicherheitsleistungen – je nach Ausgestaltung – einen hohen administrativen Aufwand nach sich ziehen, dessen Nutzen eher als gering einzustufen ist vor dem Hintergrund, dass das Risiko wohl eher als überschaubar zu bezeichnen ist. Denn nach der Rechtsprechung des BAG[5] zum Arbeitnehmerentsendegesetz geht im Falle einer Auftraggeberhaftung bei einem Antrag des Arbeitnehmers auf Insolvenzgeld der Anspruch nicht auf die Bundesagentur für Arbeit über, sondern erlischt mit und im Umfang der Zahlung. Die Bundesagentur für Arbeit kann also den Auftraggeber nicht in Regress nehmen.

F. Fazit

Die Anwendung des MiLoG wirft – auch für den Bereich des Güterkraftverkehrs – viele Fragen auf. Dies gilt sowohl für die praktische Abwicklung (z.B. Meldepflichten und Kontrollmöglichkeiten bei Einsatz ausländischer Unternehmer) als auch für die rechtliche Handhabung (wie die Reichweite der Auftraggeberhaftung). In vielen Punkten wird dabei erst die Rechtsprechung eine Klärung herbeiführen können.

---

[1] Zuletzt EuGH, Urt. v. 07.11.2013 - C-522/12 - NZA 2013, 1359 „Isbir“.

[2] Vgl. Martiny in: MünchKomm BGB, Art. 9 Rom I-VO Rn. 99, zu § 2 AEntG, der ähnlich formuliert ist.

[3] EuGH, Urt. v. 18.09.2014 - C-549/13 „Bundesdruckerei“.

[4] Z.B. BAG, Urt. v. 28.03.2007 - 10 AZR 76/06 - NZA 2007, 613.

[5] BAG, Urt. v. 08.12.2010 - 5 AZR 95/10 - NZA 2011, 514.

juris PraxisReport

Transport- und Speditionsrecht

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.**

Erscheinungsdatum:
05.12.2014

Erscheinungsweise:
zweimonatlich

Bezugspreis:
10,- € monatlich
zzgl. MwSt.

6/2014

Inhaltsübersicht:

Anm. 1 **Internationale Zuständigkeit für Rückgriffsklage des Hauptfrachtführers gegen Unterfrachtführer im internationalen Straßengüterverkehr: Bestimmung des Orts der Übernahme des Frachtgutes**
Anmerkung zu BGH, Urteil vom 13.03.2014, I ZR 36/13
von Dr. Bernd Andresen, RA, Düsseldorf

Anm. 2 **Verfrachterhaftung wegen Ladungsverlusts bei Verwendung eines seeuntüchtigen Schiffs ("MOL Comfort")**
Anmerkung zu LG Hamburg, Urteil vom 28.08.2014, 409 HKO 5/14
von Dr. Christoph Hasche, RA und Wirtschaftsmediator, Fleet Hamburg LLP

Anm. 3 **Mitverschulden des CMR-Frachtführers an mangelhafter Ladungssicherung**
Anmerkung zu LG München II, Urteil vom 06.02.2014, 4 HKO 5614/13
von Carsten Vyvers, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

Anm. 4 **Befahrensverbot der Sicherheitszone von Offshore Windparks in der Nordsee**
Anmerkung zu VG Schleswig, Urteil vom 16.09.2014, 3 A 223/13
von Jan Wölper, RA, CMS Hasche Sigle, Hamburg / Vanja Alexander Kovacev

Zitiervorschlag: Andresen, jurisPR-TranspR 6/2014 Anm. 1
ISSN 2197-537X

juris GmbH, Gutenbergstraße 23, D-66117 Saarbrücken, Tel.: 0681/5866-0, Internet: www.juris.de, E-Mail: info@juris.de
Der juris PraxisReport sowie die darin veröffentlichten Anmerkungen sind urheberrechtlich geschützt. Kein Teil darf (auch nicht auszugsweise) ohne schriftliche Genehmigung des Verlages in irgendeiner Form reproduziert werden.
© juris GmbH 2014

1

Internationale Zuständigkeit für Rückgriffsklage des Hauptfrachtführers gegen Unterfrachtführer im internationalen Straßengüterverkehr: Bestimmung des Orts der Übernahme des Frachtgutes

Leitsatz:

Wird ein Unterfrachtführer von dem ihn beauftragenden Hauptfrachtführer im Wege eines Rückgriffs aus dem Unterfrachtvertrag auf Schadensersatz in Anspruch genommen, bestimmt sich der Ort der Übernahme des Gutes i.S.v. Art. 31 Abs. 1 Satz 1 lit. b CMR danach, wo der Unterfrachtführer das Frachtgut übernommen hat (Abgrenzung zu BGH, Urt. v. 20.11.2008 - I ZR 70/06 - TranspR 2009, 26).

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 13.03.2014, I ZR 36/13

von **Dr. Bernd Andresen**, RA, Düsseldorf

A. Problemstellung

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) regelt als völkerrechtlicher Vertrag nicht nur die vertraglichen Beziehungen von Auftraggeber (Absender) und Frachtführer, sondern enthält auch Regelungen zur internationalen Zuständigkeit der Gerichte. Die Zuständigkeitsregelung von Art. 31 Abs. 1 CMR betrifft „alle Streitigkeiten aus einer diesem Übereinkommen unterliegenden Beförderung“. Art. 31 Abs. 1 Satz 1 lit. a CMR gibt als möglichen internationalen Gerichtsstand den Staat an, auf dessen Gebiet der Beklagte seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Hauptniederlassung oder die Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde. Nach Art. 31 Abs. 1 Satz 1 lit. b CMR können die Gerichte des Staates angerufen werden, in denen der Ort der Übernahme des Gutes oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt.

Wird vom Hauptfrachtführer für eine Teilstrecke ein Unterfrachtführer eingesetzt, muss entschieden werden, ob der Ort der Übernahme derjenige des Gesamtfrachtvertrages oder der Ort ist, an dem der Unterfrachtführer das Gut für seine Teilstrecke übernommen hat. Das ist deshalb wichtig, weil die Gerichtsstände des Abs. 1 lit. a und b aufgrund der zwingenden Regelung durch Art. 41 und Art. 31 Abs. 1 Satz 2 abschließend sind. Gerichte in anderen Staaten können nicht angerufen werden. Wird also ein unzuständiges Gericht angerufen, so ist die Klage von Amts wegen als unzulässig abzuweisen.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Übernahmeort des Gesamtfrachtvertrages in Deutschland begründet nicht die internationale Zuständigkeit nach § 31 Abs. 1 CMR, wenn der maßgebliche Ort der Übernahme durch den Unterfrachtführer ebenso wie der Sitz des Hauptfrachtführers und des Unterfrachtführers in den Niederlanden liegen.

Bei dem vom BGH zu entscheidenden Rechtsstreit hatte das LG Münster die internationale Zuständigkeit durch Zwischenurteil bejaht, das OLG Hamm (Urt. v. 31.01.2013 - 18 U 48/12 - TranspR 2013, 295) hat sie verneint und die Klage als unzulässig abgewiesen. Dem schließt sich der BGH an.

Die Klägerin ist der Verkehrshaftungsversicherer mit Sitz in den Niederlanden des Frachtführers W., der ebenfalls aus den Niederlanden ist. W. hatte im Auftrage des in Köln ansässigen Speditionsunternehmens D. einen Transport von Notebooks von Ennigerloh/Deutschland nach Großbritannien übernommen. Den Transport von Deutschland in die Niederlande zum Lager des W. führte W. selbst aus, mit dem Weitertransport von den Niederlanden nach Großbritannien wurde die jetzige Beklagte, ebenfalls ein niederländischer Frachtführer, beauftragt. Bei der Entladung des Gutes sollen nach Darstellung der Klägerin 120 Notebooks gefehlt haben.

Der Verkehrshaftungsversicherer von D. hatte reguliert und W. vor dem LG Münster erfolgreich auf Schadensersatz in Höhe von 66.415,60 Euro nebst Zinsen in Anspruch genommen. Die Klägerin hat als Verkehrshaftungsversicherer des W. die Forderung ausgeglichen und will jetzt ihre Aufwendungen in Höhe von 96.768,60 Euro von der Beklagten erstattet bekommen. Die niederländische Beklagte vertritt die Auffassung, dass es systemfremd sei, für Streitigkeiten aus einem Frachtvertrag zwischen zwei niederlän-

dischen Parteien mit einem Übernahmeort des Gutes in den Niederlanden und einem Ablieferungsort in Großbritannien die Zuständigkeit deutscher Gerichte anzunehmen.

Im Streitfall kommen die Vorschriften der CMR zur Anwendung, da der Ort der Übernahme des Gutes und der vorgesehene Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen. Das betrifft sowohl den Gesamttransport von Deutschland nach Großbritannien als auch den Teiltransport von den Niederlanden nach Großbritannien. Auch die weiteren Voraussetzungen für die Anwendung der CMR gemäß deren Art. 1 sind erfüllt: Es handelt sich um eine entgeltliche Beförderung auf der Straße, und Übernahme- oder Ablieferungsort liegen in Vertragsstaaten der CMR, da alle drei Staaten CMR-Vertragsstaaten sind.

Die Regelung in Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR, wonach die internationale Zuständigkeit des Staates gegeben ist, auf dessen Gebiet der Übernahmeort oder der für die Ablieferung vorgesehene Ort liegt, gilt sowohl für vertragliche als auch für außervertragliche Ansprüche, z.B. für solche aus unerlaubter Handlung. Entscheidend ist deshalb, was als Übernahmeort anzusehen ist, entweder der Übernahmeort des Gesamtfrachtvertrages, hier in Deutschland, oder der Übernahmeort für die Teilstrecke, in diesem Fall in den Niederlanden gelegen.

Der Senat bezieht sich auf seine Rechtsprechung zu Art. 31 Abs. 1 CMR. Der BGH hatte in einem Streitfall, bei dem der Unterfrachtführer als Hilfsperson (Art. 3 CMR) des Hauptfrachtführers von dem Auftraggeber wegen Verlustes des Transportgutes aus Delikt auf Schadensersatz in Anspruch genommen worden war, als Übernahmeort nicht den Ort der Übernahme durch den Unterfrachtführer, sondern den Abgangsort des Gesamttransports angesehen (BGH, Urt. v. 20.11.2008 - I ZR 70/06 - TranspR 2009, 26). Nach Auffassung des BGH führt diese Sichtweise dazu, dass mehrere aus ein und demselben Beförderungsvertrag herrührende Rechtsstreitigkeiten vor den Gerichten eines Staates abgewickelt werden können. Die generelle Zuständigkeit für alle Klagen gegen Gehilfen und Unterfrachtführer wurde von Koller (Transportrecht, 8. Aufl. 2013, Art. 31 CMR Rn. 4) als für den Unterfrachtführer unangemessen kritisiert.

Der Senat schränkt die generelle Zuständigkeit in dieser jetzigen Entscheidung in Abgrenzung zum Urteil vom 20.11.2008 ein:

„Im Streitfall wird die Beklagte – anders als in den Fällen, die Gegenstand der Senatsentscheidungen vom 31. Mai 2001 (TranspR 2001, 452) und 20. November 2008 (TranspR 2009, 26) waren – von dem Rechtsnachfolger ihres unmittelbaren Vertragspartners im Wege einer Rückgriffsklage wegen Verlustes von Transportgut in Anspruch genommen. Die Klägerin macht gegen die Beklagte ausschließlich frachtvertragsrechtliche Ansprüche geltend. Der Frachtvertrag zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten weist keine unmittelbaren Berührungspunkte zum ursprünglichen Übernahmeort des Gutes in Ennigerloh in Deutschland auf. Der Frachtvertrag, aus dem die Klägerin die Ansprüche gegen die Beklagte herleitet, wurde von zwei in den Niederlanden ansässigen Transportunternehmen geschlossen. Die Beklagte hat das Gut auch in den Niederlanden zur Beförderung nach Großbritannien übernommen. Bei einer derartigen Fallgestaltung besteht – auch unter Berücksichtigung von Sinn und Zweck des Art. 31 Abs. 1 CMR – kein Bedürfnis, auf den ursprünglichen Abgangsort in Ennigerloh als Ort der Übernahme des Gutes abzustellen.“

Der Senat begründet diese Auffassung zusätzlich noch damit, dass der Unterfrachtvertrag die größte Nähe zum in diesem Vertrag vorgesehenen Übernahmeort hat. Da der Unterfrachtführer grundsätzlich nur demjenigen gegenüber Regress schuldet, mit dem er den Frachtvertrag geschlossen hat, ist es auch dem Hauptfrachtführer möglich, den richtigen Gerichtsort für eine Regressklage gegen den Unterfrachtführer festzustellen.

Aus diesen Gründen hat der BGH das Urteil des OLG Hamm, mit dem die Klage als unzulässig abgewiesen wurde, bestätigt und die Revision zurückgewiesen.

C. Kontext der Entscheidung

Der Entscheidung des BGH ist zuzustimmen, wenn auch die Abgrenzung zum früheren Urteil schwierig und damit gegebenenfalls die richti-

ge Wahl der internationalen Zuständigkeit unsicher wird.

Das Vertragsverhältnis bestand nur zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer, deshalb waren Regressansprüche auch nur in diesem Verhältnis abzuwickeln. Das unterscheidet diesen Regressanspruch von der Klage des Absenders. Der Absender hat einen vertraglichen Anspruch gegenüber dem Hauptfrachtführer; dafür ist dann auch der Staat des ursprünglichen Abgangsorts oder des vorgesehenen Ortes der Ablieferung bei Prozessen zwischen Absender und Hauptfrachtführer für die internationale Zuständigkeit anzunehmen.

Anders sieht es beim Einsatz von Unterfrachtführern aus. Begehrt der Hauptfrachtführer Schadensersatz gemäß Art. 17 ff. CMR von seinem Vertragspartner Unterfrachtführer, so richtet sich die internationale Zuständigkeit nach Art. 31 Abs. 1 CMR. Die Forderung des Hauptfrachtführers gegen den Unterfrachtführer ist dann allerdings auch durch Art. 23 CMR beschränkt, nur im Falle des Vorsatzes oder vorsatzgleichen Verschuldens könnten auch Folgekosten verlangt werden.

In dem zu entscheidenden Fall handelte es sich um den Regress, den der Hauptfrachtführer gegen seinen Unterfrachtführer nimmt. Hier ist zu Recht angenommen worden, dass der Übernahmeort der Ort ist, an dem der Unterfrachtführer das Gut übernommen hat. Deshalb musste die Klage als unzulässig abgewiesen werden, da ein Verweisungsantrag in einen anderen Staat in Fällen fehlender internationaler Zuständigkeit nicht möglich ist. Von dem ursprünglichen Übernahmeort in Deutschland war dem Unterfrachtführer nichts bekannt, da sein Vertrag sich nur auf den Transport von den Niederlanden nach Großbritannien bezog.

Anders sieht es hingegen aus, wenn der Unterfrachtführer als nachfolgender Frachtführer aufgrund eines durchgehenden Frachtbriefs gemäß Art. 34 CMR tätig wird. Hat der Hauptfrachtführer in einem solchen Fall dem Absender den Schaden ersetzt, so kann er gemäß Art. 37 CMR Rückgriff hinsichtlich der Entschädigung, der Zinsen und der Kosten gegen die an der Beförderung beteiligten Frachtführer nehmen. Hierfür enthält Art. 39 Abs. 2 CMR eine gesonderte internationale Zuständigkeitsregelung. Sie ist eine von Art. 31 Abs. 1 CMR abweichende internationale Zuständigkeitsregelung, die unabdingbar gilt (Koller, Transportrecht, Art. 39 CMR Rn. 3; Jesser-Huß in: MünchKomm HGB, 3. Aufl. 2014, Art. 39 CMR Rn. 6f). Voraussetzung für die Anwendung des Art. 39 Abs. 2 (1) CMR ist, dass folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Entschädigung ist durch gerichtliche Entscheidung festgesetzt;

- Der in Anspruch genommene Frachtführer war vom vorangegangenen gerichtlichen Verfahren ordnungsgemäß in Kenntnis gesetzt worden;

- Der in Anspruch genommene Frachtführer war in der Lage, sich an dem vorangegangenen Verfahren zu beteiligen (Didier in: Andresen/Valder, Speditions-, Fracht- und Lagerrecht, Art. 39 CMR Rn. 1).

Für die Regressklage hätte dann das Gericht des Staates angerufen werden müssen, in dem der Frachtführer seinen gewöhnlichen Aufenthalt, seine Haupt- oder Zweigniederlassung oder Geschäftsstelle hat, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag abgeschlossen worden war. Die Voraussetzung für die Anwendung des Art. 39 Abs. 2 CMR, dass nämlich der regresspflichtige Frachtführer über das gerichtliche Verfahren, das zum Regress führt, informiert gewesen ist und dass er sich beteiligen konnte, wäre vorliegend erfüllt gewesen, da der jetzigen Beklagten im Ursprungsprozess der Streit verkündet worden war, wie sich aus dem Tatbestand im Urteil des OLG Hamm vom 31.01.2013 (18 U 48/12) ergibt. Der zuständige Gerichtsstaat wäre somit auch bei Anwendung des Art. 39 Abs. 2 CMR die Niederlande gewesen.

Da die Beklagte jedoch von W. nur für einen Teiltransport ab den Niederlanden und nicht mit einem durchgehenden Frachtbrief beauftragt wurde, ist Art. 39 Abs. 2 CMR für die internationale Zuständigkeit nicht anzuwenden. Die deutschen Gerichte brauchten deshalb auch nicht zu prüfen, ob die Klage zu Recht besteht.

D. Auswirkungen für die Praxis

Wer einen Anspruch im Rahmen der CMR geltend machen will, muss zuerst die internationale Zuständigkeit prüfen. Bei mehreren möglichen Staaten wird häufig der Staat bevorzugt,

bei dem die Gerichte im Sinne des Anspruchstellers urteilen, z.B. leichter einen Fall annehmen, der aufgrund vorsatzgleichen Verschuldens zu vollem Schadensersatz führt. Auch werden bestimmte Staaten nicht gewählt, wenn dort die Prozessdauer sehr lang ist oder außergerichtliche Kosten nicht voll erstattet werden. Will man den Beklagten somit aus bestimmten Gründen nicht an seinem Sitz verklagen, so muss genau geprüft werden, ob eine zusätzliche internationale Zuständigkeit durch Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR oder durch Art. 39 Abs. 2 CMR gegeben ist.

Die Regelungen über die internationale Zuständigkeit aus CMR-Verträgen sind abschließend. Weitere Regelungen aufgrund Europäischer Verordnungen finden keine Anwendung. Da Art. 31 Abs. 1 CMR nicht nur den Übernahmeort oder den vorgesehenen Empfangsort als Anknüpfungspunkt für die internationale Zuständigkeit vorsieht, sondern als Anknüpfungspunkt auch der Ort des gewöhnlichen Aufenthaltes des Beklagten bzw. seiner Niederlassung oder Geschäftsstelle, durch deren Vermittlung der Beförderungsvertrag geschlossen wurde, gewählt werden kann, müsste bei Zweifeln über den Übernahmeort der Sitz der Beklagten als Staat der internationalen Zuständigkeit angenommen werden, um kein Risiko einzugehen. Eine solche internationale Zuständigkeit gibt es sowohl in Art. 31 Abs. 1 als auch in Art. 39 Abs. 2 CMR.

2

Verfrachterhaftung wegen Ladungsverlusts bei Verwendung eines seeuntüchtigen Schiffs ("MOL Comfort")

Orientierungssätze zur Anmerkung:

1. Das Auseinanderbrechen eines Schiffes begründet den Anscheinsbeweis eines nicht näher zu benennenden Konstruktionsfehlers als Ursache anfänglicher Seeuntüchtigkeit.

2. Bricht ein Schiff auseinander und sinkt, so trifft den Verfrachter im Rahmen des § 498 Abs. 2 HGB keine allgemeine Pflicht, das für die Erfüllung des Stückgutfrachtvertrags eingesetzte Schiff auf seine Seetüchtigkeit hin zu überprüfen, solange keine äußerlichen Anzeichen Zweifel an ihr begründen.

3. Der Fixkostenspediteur muss sich im Rahmen des § 501 HGB ein Verschulden des Reeders, nicht aber jenes der Bauwerft oder der Klassifikationsgesellschaft zurechnen lassen.

Anmerkung zu LG Hamburg, Urteil vom 28.08.2014, 409 HKO 5/14

von **Dr. Christoph Hasche**, RA und Wirtschaftsmediator, Fleet Hamburg LLP

A. Problemstellung

Im Juni 2013 brach das Containerschiff „MOL Comfort“ auseinander und versank mit seiner gesamten Ladung. Vollständig werden die tatsächlichen Umstände des Untergangs kaum aufzuklären sein. Gleichwohl stellt sich die Frage, ob der Fixkostenspediteur als Verfrachter für den Ladungsverlust haftet und unter welchen Voraussetzungen er den Entlastungsbeweis nach § 498 Abs. 2 HGB führen kann.

Da Werften und Klassifikationsgesellschaften Konstruktionsfehler regelmäßig eher erkennen können, als die (bloß) das Schiff einsetzenden Parteien, stellt sich die weitere Frage, ob und wann der das Schiff verwendende Verfrachter sich ein Verschulden von Werft oder Klassifikationsgesellschaft zurechnen lassen muss.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die Klägerin begehrt Schadensersatz wegen Ladungsverlusts unter einem Multimodalfrachtvertrag. Dem Begehren liegt – etwas verkürzt – der folgende Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin kaufte in China eine Partie Hüpfburgen nebst Zubehör. Sie beauftragte die Beklagte mit einer multimodalen Beförderung dieser Partie von Hongkong über Hamburg nach Eichenzell zum Preis von 1.375 US-Dollar. Mit der Ausführung der Beförderung beauftragte die Beklagte die M., die die entsprechende Seepassage im Container auf der MS „MOL Comfort“ buchte. Der Container wurde auf das Schiff verladen. Er sank mit ihm, nachdem das Schiff im Arabischen Meer am 17.06.2013 havariert und auseinandergebrochen war.

Die Parteien stritten darüber, ob die Beklagte als Fixkostenspediteur hafte, ob sich die Ladung in dem gesunkenen Container befand, so-

wie über Ursache und Erkennbarkeit einer (etwaigen) Seeuntüchtigkeit.

Das LG Hamburg wies die Klage ab. Es ging insbesondere davon aus, dass das Gut (wenn es verladen wurde) „unstreitig mit einem seeuntüchtigen Schiff befördert wurde“. Das Gericht bejahte eine Haftungsbefreiung der Beklagten nach § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB im vorliegenden Fall, da der Mangel der Seeuntüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken gewesen sei: „Das Gericht ist nach dem beiderseitigen Parteivorbringen davon überzeugt (vgl. § 286 ZPO), dass das MS ‚MOL Comfort‘ aufgrund eines Konstruktionsfehlers in der Mitte auseinandergebrochen und gesunken ist, da jede andere Ursache ausscheidet. […] Dafür, dass die Gewichtsverteilung fehlerhaft berechnet wurde und zum Bruch des Schiffes führte, wie die Klägerin unsubstantiiert behauptet, liegen keine Anhaltspunkte vor, so dass den diesbezüglichen Beweisantritten nicht nachzugehen ist.“

Der nach Überzeugung des Gerichts unstreitige Konstruktionsfehler sei für die Beklagte und ihre Erfüllungsgehilfen bei der gebotenen Sorgfalt nicht erkennbar gewesen. Insbesondere sei die Beklagte „in Ermangelung äußerer Anzeichen nicht gehalten [gewesen], das Schiff ‚MOL Comfort‘ eingehend zu untersuchen.“ Das Gericht stützt sich dabei auf eine Entscheidung des OLG Hamburg zur Lagerhalterhaftung (OLG Hamburg, Urt. v. 20.12.2001 - 6 U 100/01 - TranspR 2003, 403). Die persönlichen Anforderungen nach § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB erachtet das Gericht als vergleichbar mit denen aus § 475 HGB.

Für die Reederei sollen nach Auffassung des Gerichts dieselben Anforderungen gelten. Ein etwaiges Fehlverhalten der Bauwerft oder der Klassifikationsgesellschaft sieht das Gericht als unbeachtlich und verweist auf die Vertragspflichten des in Rede stehenden Beförderungsvertrags.

C. Kontext der Entscheidung

Die Havarie hat eine Reihe rechtlicher Auseinandersetzungen nach sich gezogen, und es darf angenommen werden, dass weitere Urteile folgen (vgl. beispielsweise LG Hamburg, Urt. v. 02.10.2014 - 409 HKO 35/14). Die Gerichte werden jeweils die (dauerhafte) Unsicherheit in tatsächlicher Hinsicht in Bezug auf einen der wesentlichsten Umstände für die meisten denkbaren Ansprüche handhaben müssen. Die Frage, worauf eine Seeuntüchtigkeit zurückzuführen ist, beinhaltet die wesentliche Weichenstellung dafür, wie schwer oder leicht der Verfrachter sich entlasten kann. Wenn anstelle des angenommenen Konstruktionsfehlers eine fehlerhafte Gewichtsverteilung als ursächlich angenommen worden wäre, hätte es der Verfrachter mitunter schwerer gehabt, ein Nichterkennenkönnen i.S.d. § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB darzulegen und zu beweisen.

Vor diesem Hintergrund überrascht es wenig, dass die Parteien im vorliegenden Rechtstreit sehr unterschiedlich in Bezug auf wahrscheinliche Ursachen eben jener Seeuntüchtigkeit vorgetragen haben. In dieser Situation hätte es sicherlich nicht fern gelegen, umfassend Beweis darüber zu erheben, welche Version die wahrscheinlichere gewesen wäre. Das Gericht hat dies nicht getan. Es hat auch keine Beweislastentscheidung getroffen. Stattdessen ist es auf Grundlage des unstreitigen Teils des Sachvortrags zu dem Schluss gekommen, es stehe fest, dass das Schiff durch einen Konstruktionsfehler anfänglich seeuntüchtig gewesen sei.

Den gerade eineinhalb Seiten umfassenden Entscheidungsgründen geht ein Tatbestand voraus, der auf einen sehr umfassenden Streitstand schließen lässt. Die verwendeten Formulierungen legen nahe, dass das Gericht einen Anscheinsbeweis annimmt. Es geht ohne nähere Begründung davon aus, dass die unmittelbare Schadensverursachung, das Auseinanderbrechen des Schiffes, den Schluss zulasse, dass das Schiff von Anfang an mit einem Konstruktionsfehler behaftet gewesen sei. Diese Annahme sieht es als so naheliegend und typisch an, dass die Möglichkeit einer anderweitigen Verursachung substantiiert darzulegen und zu beweisen sei – immerhin führt das Gericht aus, dass den klägerischen Beweisanträgen zur Verursachung der Seeuntüchtigkeit durch Staufehler wegen der fehlenden Substantiierung entsprechenden Sachvortrags nicht nachgegangen wurde. Um den neuen Erfahrungssatz zu erschüttern, fordert das Gericht eine detailreich substantiierte anderweite Möglichkeit der Verursachung.

Für die Zugrundelegung des beschriebenen Anscheinsbeweises spricht ferner, dass das Gericht sich nicht damit auseinandersetzt, dass die Klägerin die Argumentation der Beklagten offenbar in nahezu jeder tatsächlichen Hinsicht bestritten hat. Das betrifft insbesondere die Behauptungen der Beklagten zu Mängeln an baugleichen Schiffen und zu den Grundlagen des von dem japanischen Transportministerium abgelieferten Berichts.

Auf der Grundlage des unterstellten Konstruktionsfehlers kommt das Gericht zu dem Ergebnis, die Beklagte habe eine Seeuntüchtigkeit nicht vorher erkennen können, zumal sie nicht verpflichtet gewesen sei, das Schiff eingehend zu prüfen. Eine Prüfpflicht soll nur bestehen, wenn äußerliche Anzeichen für schwere, nämlich die Seeuntüchtigkeit des Schiffes begründende Mängel bestehen. Die zentrale Pflicht, ein seetüchtiges Schiff für die Beförderung zur Verfügung zu stellen, wird mindestens im Rahmen der Haftung für Ladungsschäden damit sehr restriktiv ausgestaltet.

Der zentrale Punkt in der Herleitung ist der Verweis auf Rechtsprechung zur Lagerhalterhaftung. Das Landgericht nimmt Bezug auf die Formel des OLG Hamburg, der zufolge „ohne besondere Anhaltspunkte keine Veranlassung des Lagerhalters gegeben sei, die konstruktive Sicherheit des Gebäudes zu untersuchen“. Das Landgericht geht im Ergebnis also von keiner sonderlichen Relevanz des § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB aus.

Soweit das Gericht feststellt, dass der Verfrachter für Bauwerft und Klassifikationsgesellschaft nicht nach § 501 HGB, also im Rahmen des Stückgutfrachtvertrags, einzustehen habe, wird die bisherige Rechtsprechungslinie fortgeführt (vgl. dazu auch Hasche, TranspR 2014, 349). Die Frage, ob die regelmäßigen Klasseerneuerungen nicht auch gerade dazu dienen, einen sicheren Transport der Güter auf dem Schiff zu gewährleisten, hat das Gericht ebenso wenig diskutiert wie den Umstand, dass Reedereien mangels eigener technischer Kompetenz zur Konstruktion eines Schiffes regelmäßig auf das Know-how der Werften und Klassifikationsgesellschaften vertrauen und sie gerade deshalb beauftragen.

Das Urteil zeigt, dass die wesentlichen Weichen dafür, wie schwer oder leicht dem Verfrachter die Entlastung nach § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB fällt, dadurch gestellt werden, welche Ursache für eine Seeuntüchtigkeit angenommen wird. Vor dem Hintergrund deutlich unterschiedlicher Sachvorträge zu dieser Ursache im vorliegenden Fall, ist die Art und Weise, wie das Gericht mit der eingangs genannten tatsächlichen Unsicherheit umgeht, bemerkenswert.

Die Ausführungen des Gerichts zu den konkreten Anforderungen einer Entlastung des Verfrachters im Fall von Ladungsschäden, die auf eine Seeuntüchtigkeit des eingesetzten Schiffs zurückzuführen sind, werfen die Frage auf, welche Bedeutung die Regelung des Spezialfalls in § 498 Abs. 2 Satz 2 HGB gegenüber dem allgemeinen Maßstab des § 498 Abs. 2 Satz 1 HGB und mit diesem übereinstimmenden Regelungen aus anderen Bereichen des Transportrechts zukommt. Der Regierungsbegründung zufolge beabsichtigte die Neuregelung eine Erschwerung der Entlastung (Reg.-Begr., S. 79), während andernorts bereits konstatiert wird, dass die Spezialregelung kaum eigenständige Relevanz entfaltet (Herber in MünchKomm HGB, 3. Aufl. 2014, § 498 Rn. 73).

D. Auswirkungen für die Praxis

Das Urteil dürfte in seiner Kürze ein in der Praxis beliebtes, da einfach zu handhabendes Ergebnis zu Tage gefördert haben: Wenn die Substanz des Schiffes schwerwiegend beeinträchtigt wurde, begründet dies die Annahme, dass das Schiff von Anfang einen Mangel hatte. Wenn dieser aber nicht augenfällig ist, muss der Verfrachter dafür nicht einstehen.

Da das Gericht dem Reeder nicht weitergehende Pflichten auferlegt, hätte diese Auslegung streng genommen auch über § 498 HGB hinaus Bedeutung, namentlich bei Schiffsüberlassungsverträgen, soweit es auf die Erkennbarkeit fehlender Seeuntüchtigkeit ankommt.

Abzuwarten bleibt, ob diese schlanke Lösung in einer Berufung Bestand haben wird.

3

Mitverschulden des CMR-Frachtführers an mangelhafter Ladungssicherung

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Dem CMR-Frachtführer kann ein schadensursächliches Mitverschulden an der mangelhaften Ladungssicherung vorgeworfen werden, wenn er ihm zumutbare Kontrollen vor Fahrtantritt unterlässt.

Anmerkung zu LG München II, Urteil vom 06.02.2014, 4 HKO 5614/13

von **Carsten Vyvers**, RA und FA für Transport- und Speditionsrecht

A. Problemstellung

Oftmals darf ein Fahrer bei der Beladung des Fahrzeuges gar nicht dabei sein. Begründet wird dies zumeist mit Sicherheitsregeln, welche im Lagerbetrieb des Absenders gelten und einer Anwesenheit des Fahrers entgegenstehen. Die Mitarbeiter des Absenders allein nehmen dann die Beladung des Fahrzeuges vor, und der Fahrer hat später auch zumeist keine Möglichkeit (Chance) mehr, diese noch einmal zu überprüfen. Kommt es dann zu Schäden am transportierten Gut wegen Verladungsfehlern, sollte die zivilrechtliche Haftung des Frachtführers eigentlich ausgeschlossen sein (vgl. Art. 17 Abs. 4 c) CMR, § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB. Dass es theoretisch denkbar wäre, dem CMR-Frachtführer gleichwohl ein Mitverschulden anzulasten, ergibt sich aus der vorliegenden Entscheidung des LG München II.

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der beklagte Frachtführer sollte verschiedene schwere Packstücke per LKW von Deutschland in die Türkei befördern. Die Beladung des Fahrzeuges wurde aller Wahrscheinlichkeit nach in Abwesenheit des Fahrers vorgenommen. Bei der Beladung der Sendung kam es zu verschiedenen Fehlern durch das Personal des Absenders. Dieses versäumte es zunächst, die schwersten Packstücke direkt an der Stirnwand des Aufliegers zu stauen, darüber hinaus wurde eine Ladungssicherung mittels Keilen versäumt und überdies die verschiedenen Packstücke nicht bündig auf der Ladefläche angeordnet, sondern zwischen ihnen eine ca. 2 m große Lücke gelassen. Der Frachtführer hatte die für das Fahrzeug typischen Ladungssicherungsmittel in Form von Klemm- und Spreizstangen zur Verfügung gestellt, die Beladung selbst wurde aber vor Fahrtantritt durch den Fahrer nicht mehr überprüft. Während des Transportes kam es durch Verrutschen des schlecht gesicherten Gutes zu einem Schaden an der Sendung. Die Transportversicherung des Absenders machte wegen des Schadens Ansprüche gegenüber dem Frachtführer geltend.

Das LG München II hat beiden Seiten eine Mitschuld am entstandenen Schaden zugewiesen und die Verursachungsbeiträge mit jeweils 50% festgestellt.

C. Kontext der Entscheidung

Gewöhnlich wird das Argument des Mitverschuldens in der umgekehrten Situation bemüht: Der in Anspruch genommene Frachtführer beruft sich zumeist darauf, dass ein Fehlverhalten des Absenders den Schaden mit verursacht hat. Es liegt dann im nur schwer überprüfbaren Ermessen des Gerichts, wie es die einzelnen Verursachungsbeiträge bewertet.

Dasselbe Argument trifft den Frachtführer im vorliegenden Fall nun selbst. Er hätte die Schadensentstehung nach Auffassung des Gerichts verhindern können. Gemäß der gesetzgeberischen Grundentscheidung ist es Sache des Absenders, das Gut zu verladen. Kommt es hierbei zu Fehlern, ist eine Haftung des Frachtführers zunächst ausgeschlossen (vgl. Art. 17 Abs. 4 c) CMR, § 427 Abs. 1 Nr. 3 HGB). Art. 17 Abs. 5 CMR eröffnet jedoch die Möglichkeit einer Korrektur, da hiernach auch mögliche Fehler des Frachtführers Berücksichtigung finden können. Dies gilt jedoch nur für den Bereich der CMR. Im nationalen Transportrecht fehlt an dieser Stelle (solch) eine vergleichbare Regelung.

Die Argumente, welche das Gericht nun herangezogen hat, um eine Schadens(mit)verursachung durch den Frachtführer zu begründen, sind auf den ersten Blick nur schwer nachvollziehbar. Sie begründen keine Mitverschuldensquote von 50% zulasten des Frachtführers.

So wurde dem Frachtführer vorgeworfen, nicht die notwendigen Ladungssicherungsmittel mit-

geführt zu haben. Gemäß den Feststellungen des Sachverständigen hätten hierzu in erster Linie Keile gehört. Ob der Absender bei Auftragserteilung auf die Notwendigkeit solch „besonderer“ Ladungssicherungsmittel hingewiesen hat und warum das Verladepersonal hierüber selbst nicht verfügte, bleibt offen. Eine lebensnahe Auslegung hätte dazu führen müssen, dass solche Sicherungsmittel wie Keile, wenn sie denn notwendig sind, auch bereits im Rahmen der Lagerung vorhanden gewesen wären und dem Absender damit aller Wahrscheinlichkeit nach zur Verfügung gestanden haben. Wie hätte das Gut ansonsten ordnungsgemäß gelagert werden können?

Der daneben erhobene Vorwurf, der Frachtführer hätte bei Anwendung äußerster Sorgfalt auch den fehlenden Formschluss der Sendungen erkennen können, mag zwar theoretisch berechtigt sein, begründet jedoch nicht einen so hohen Mitverschuldensgrad, wie das Gericht ihn nun getroffen hat.

Gerade zu letzterem Punkt hätte man sich mehr Sachverhaltsaufklärung gewünscht, denn für das Gericht spielte die Frage, ob der Fahrer nun bei der Beladung dabei war oder nicht, keine Rolle. Der stereotype Vorwurf lautet gleichermaßen, bei Anwendung äußerster Sorgfalt hätte der Fahrer die Fehler des Verladepersonals, insbesondere die bestehende Lücke zwischen den Gütern, erkennen und korrigieren können. Solch ein Vorwurf – wenn man ihn denn überhaupt erheben kann – wiegt gegenüber einem Fahrer, welcher vor Ort gewesen ist und die Verladung beobachtet hat, ungleich schwerer als bei einem Fahrer, welcher gar keine Möglichkeit (Chance) hatte, den Beladevorgang selbst zu beobachten. Ob eine Öffnung des vom Absenders bereits geschlossenen Fahrzeugs überhaupt noch zulässig gewesen wäre (aufgrund des Transportziels außerhalb der EU kann nicht ausgeschlossen werden, dass die Sendung unter Zollverschluss befördert wurde), hätte ebenfalls näher erörtert und in eine Abwägung mit einbezogen werden müssen. Inwieweit der Fahrer praktisch auch die gesamte Ladefläche noch hätte überblicken können oder gar – was die Kammer offenbar unterstellt – über die einzelnen Güter hätte klettern können, ohne sie dabei zu beschädigen, um die jeweilige Ladungssicherung zu überprüfen, wurde ebenfalls nicht erörtert.

In Zusammenschau mit den weitaus gravierenden Fehlern des Verladepersonals ergibt sich, dass eine andere Wertung und Quotelung (beispielsweise 80:20 zulasten des Absenders) deutlich angemessener gewesen wäre. Schließlich kennt der Absender das von ihm verladene Gut am besten und ist für die Verladung in erster Linie selbst verantwortlich.

D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung ist in ihrer Pauschalität und wenig differenzierten Betrachtungsweise hinsichtlich der Einwirkungsmöglichkeiten des Fahrers nicht nur ein gutes Stück von den alltäglichen Problemen an den Laderampen entfernt, sie würde im Ergebnis auch dazu führen, dass der Haftungsausschlussgrund der mangelhaften Verladung durch den Absender bei CMR-Transporten im Ergebnis nie mehr in vollem Umfang einschlägig wäre. Theoretisch mag es ja durchaus immer denkbar sein, dass der perfekte Fahrer jedes Fehlverhalten des Verladepersonals auch nachträglich noch erkennen und korrigieren könnte. Inwieweit dies praktisch von den Fahrern geleistet werden kann (unterstellt, sie dürfen den Auflieger überhaupt noch öffnen), sei jedoch dahingestellt. Dies war auch nicht die Intention des Gesetzgebers. Das Gericht selbst nimmt zunächst Bezug auf die Kommentierung bei Koller zu Art. 17 CMR, dass den Frachtführer nach herrschender Meinung keine Verpflichtung treffen würde, die Beladung und Verstauung nachzuprüfen. Wieso das Gericht dann direkt im folgenden Absatz hingeht und solch eine Pflicht kreiert, ist nur schwer nachvollziehbar.

Es bleibt zu hoffen, dass diese Entscheidung eine Einzelfallentscheidung bleibt bzw. in der nächsten Instanz korrigiert wird.

Soweit möglich, sollte gleichwohl versucht werden, auf den Frachtpapieren jeweils eindeutig zu dokumentieren, wenn der Fahrer bei der Verladung nicht anwesend war. Sollte er bei der Verladung vor Ort gewesen sein und Bedenken gegen die vom Absender vorgenommene Art und Weise der Verladung haben, sollte er versuchen, diese ebenfalls schriftlich zu dokumentieren.

4

Befahrensverbot der Sicherheitszone von Offshore Windparks in der Nordsee

Orientierungssatz zur Anmerkung:

Ein Befahrensverbot der erweiterten Sicherheitszone von Offshore Windparks und deren Konverterplattformen in der Nordsee ist zur Gefahrenabwehr bis zum vollständigen Abschluss der Bauarbeiten an den Anlagen erforderlich und als Allgemeinverfügung der Generaldirektion Wasser und Schifffahrt rechtmäßig.

Anmerkung zu VG Schleswig, Urteil vom 16.09.2014, 3 A 223/13

von **Jan Wölper**, RA, CMS Hasche Sigle, Hamburg / **Vanja Alexander Kovacev**

A. Problemstellung

Die erweiterte Sicherheitszone von 500 m rund um Offshore Windparks und deren Konverterplattformen in der Nordsee darf nur von Bau- und Kontrollfahrzeugen befahren werden, solange die Bau- und Errichtungsarbeiten nicht vollständig abgeschlossen sind. Diese Maßnahme zur Gefahrenabwehr der nunmehr zuständigen Generaldirektion Wasser und Schifffahrt (GDWS) trägt dem besonderen Kollisions- und Verletzungsrisiko auf See-Baustellen Rechnung.

Die aktuelle Entscheidung des VG Schleswig berücksichtigt dabei die gesetzliche Raumordnung der Nordsee, die einen Ausgleich zwischen den Interessen der Schifffahrt und der Energiewirtschaft im Verbund mit den energiepolitischen Zielen seit der Energiewende zum Ziel hat. Die Entscheidung hat erhebliche Bedeutung im Hinblick auf die Verengung der Seefahrstraßen und daraus möglicher Gefährdungen der Berufsschifffahrt durch die derzeit im Bau befindlichen und die weiteren genehmigten und geplanten Windkraftanlagen.

Siehe Abbildung 1 am Ende des Beitrags.

(Quelle: Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie - BSH)

B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Der Kläger war Inhaber eines nautischen Patents und Schiffsführer eines Traditionsschiffes mit einer Länge von 23 m. Die Beklagte GDWS war seit dem 01.05.2013 in der Nachfolge der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord verantwortliche Behörde für die allgemeine Gefahrenabwehr bezüglich der Schifffahrt seewärts vom Küstenmeer. Die GWDS erließ in Form einer Allgemeinverfügung ein Befahrensverbot für die erweiterte Sicherheitszone rund um einen Offshore Windpark und deren zwei Konverterplattformen, die in der deutschen Ausschließlichen Wirtschaftszone (nachfolgend: AWZ) der Nordsee liegen. Eine Begründung der Verfügung erfolgte nicht. Die GWDS führte in einem Vermerk jedoch aus, dass das Befahren von Sicherheitszonen für Fahrzeuge über 24 m Länge stets untersagt und vorliegend für Fahrzeuge unter 24 m aufgrund möglicher Gefahren und Behinderungen der Errichtungs- und Bauarbeiten und der daran beteiligten Fahrzeuge erforderlich sei.

Der Kläger wandte sich zunächst im Widerspruchsverfahren erfolglos gegen die Allgemeinverfügung. Schließlich begehrte er vor dem Verwaltungsgericht die Aufhebung des Befahrensverbotes. Zur Begründung führte er an, dass die freie Befahrbarkeit der AWZ schon durch die übermäßig hohe Zahl der bewilligten Windkraftanlagen stark eingeschränkt sei. Durch das Befahrensverbot der Beklagten komme es zu einer erheblich weitflächigeren Sperrung der befahrbaren Navigationsrouten. Dadurch sei er in seinem völkergewohnheitsrechtlich anerkannten Grundrecht der Seefahrt auf freie Navigation verletzt. Schließlich sei die Verfügung wegen Ausweitung des Verbotes auch auf Schiffe unter 24 m durch die Beklagte ermessensfehlerhaft ergangen. Diese führte aus, dass der Kläger nicht zwingend die betroffenen Bereiche queren müsse, das Sicherheitsinteresse des Verkehrs und der am Bau beteiligten Personen und Fahrzeuge Vorrang vor der Kleinschifffahrt habe und das Verbot nur bis zum endgültigen Abschluss der Bauarbeiten an dem betroffenen Offshore Windpark gelte.

Die Klage hatte keinen Erfolg, das VG Schleswig wies die Klage als unbegründet ab. Zur Begründung führt es aus, dass die Verfügung der zuständigen Behörde nicht gegen Völkerrecht verstoße, da im internationalen Seerechtsüber-

einkommen sowohl die Errichtung von Energiegewinnungsanlagen als auch die Einrichtung von Sicherheitszonen und Befahrensverboten geregelt sei. Auch berühre die Gesamtzahl der tatsächlichen und geplanten Anlagen nicht die Rechtmäßigkeit der Verfügung, da sie auf einer bestandskräftigen Anlagengenehmigung und Einrichtung der Sicherheitszone beruhe und das Völkerrecht nationalen Gefahrenabwehrmaßnahmen nicht entgegenstehe.

Entscheidend war für das Verwaltungsgericht zudem, dass durch das auf die Dauer der Bau- und Errichtungsarbeiten beschränkte Befahrensverbot keine übermäßige und weitflächige Sperrung des Seegebiets zur Folge habe. Weder lägen Hinweise auf grobe Abwägungsfehler der Raumordnungsplanung in der Nordsee vor noch stehe die Anzahl der genehmigten Anlagen in einem Missverhältnis zu dem übrigen befahrbaren Seegebiet jenseits der Wasserstraßen. Der Kläger habe genügend Ausweichmöglichkeiten, die ihm die Ausübung seines nautischen Patents wahrten und auch zumutbar seien.

Auch die vom Kläger behauptete Ermessenüberschreitung liege nicht vor, da die GDWS sehr weiten Ermessenspielraum zur Risikobewertung der Gefahrensituation habe und daher das gänzliche Fahrverbot im betroffenen Bereich auch auf Schiffe unter 24 m ausweiten und die Kleinschiffprivilegierung der Kollisionsverhütungsregeln einschränken könne. Bei der von der GDWS vorgenommenen Abwägung handele es sich um eine nachvollziehbare und verhältnismäßige Entscheidung, welche den Sicherheitsinteressen der Bauherren und der am Bau beteiligten und unbeteiligten Schifffahrt den Vorrang vor dem Recht auf freie Navigation gewähre. Es sei überzeugend dargelegt worden, dass der Bau von Offshore Windparks besondere Gefahren für die Schifffahrt berge. Für die Dauer der Bauarbeiten an den Windkraftanlagen sei eine Beschränkung des betriebsfremden Schiffsverkehrs im Baubereich erforderlich.

C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung des VG Schleswig ist im Kontext der aktuellen Entwicklung im Windparkbau in Nord- und Ostsee zu sehen und stößt in hochpolitisches Terrain. Derzeit ist lediglich ein kleiner Teil der tatsächlich schon genehmigten oder beantragten Windkraftanlagen in Bau oder Betrieb. Hinsichtlich des enormen Umfangs der geplanten Windparks bestehen schon seit längerem erhebliche Unsicherheiten in der Schifffahrt, welche Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit der Wasserstraßen und die freie Navigation im betroffenen Seegebiet durch die zunehmende Verdichtung in der AWZ durch den Anlagenbau zu erwarten sind.

Mit dem Urteil des VG Schleswig liegt die erste Entscheidung zu dem Befahrensverbot vor, das den Sicherheitsbedürfnissen der am Anlagenbau auf hoher See beteiligten Seeleute und Fahrzeuge Rechnung tragen soll. Das Urteil gibt einen erfreulich eindeutigen Ausblick auf die Realität der endgültig beschlossenen Energiewende und die für Berufs- und Kleinschifffahrt zu erwartenden Veränderungen durch ihre bauliche Umsetzung. Die weitere Entwicklung und Rechtsprechung bleibt indessen abzuwarten.

Siehe Abbildung 2 am Ende des Beitrags.

D. Auswirkungen für die Praxis

Das Urteil hat für die Praxis nicht zu unterschätzende Auswirkungen. Mit Baubeginn der schon genehmigten weiteren Windparks sind dort weitere Befahrensverbote zu erwarten. Daher ist mit einer stetigen Verdichtung des Verkehrs gerade im Bereich der Hauptverkehrsstraßen durch die aus den Sicherheitszonen ausweichenden Kleinfahrzeuge zu rechnen. Dies birgt die erhöhte Kollisionsrisiken und wird die Sicherheitslage der Berufsschifffahrt verändern. Die Entscheidung stärkt die Stimmen derjenigen, die schon länger eine länderübergreifende Einrichtung eines internationalen Verkehrstrennungsgebietes für die Offshore Windparkgebiete fordern. Mit Blick auf die Masse der geplanten und beantragten Windparks wäre dies ein wichtiger Schritt zu mehr Sicherheit.

Abbildung 1: (zurück zum Text)

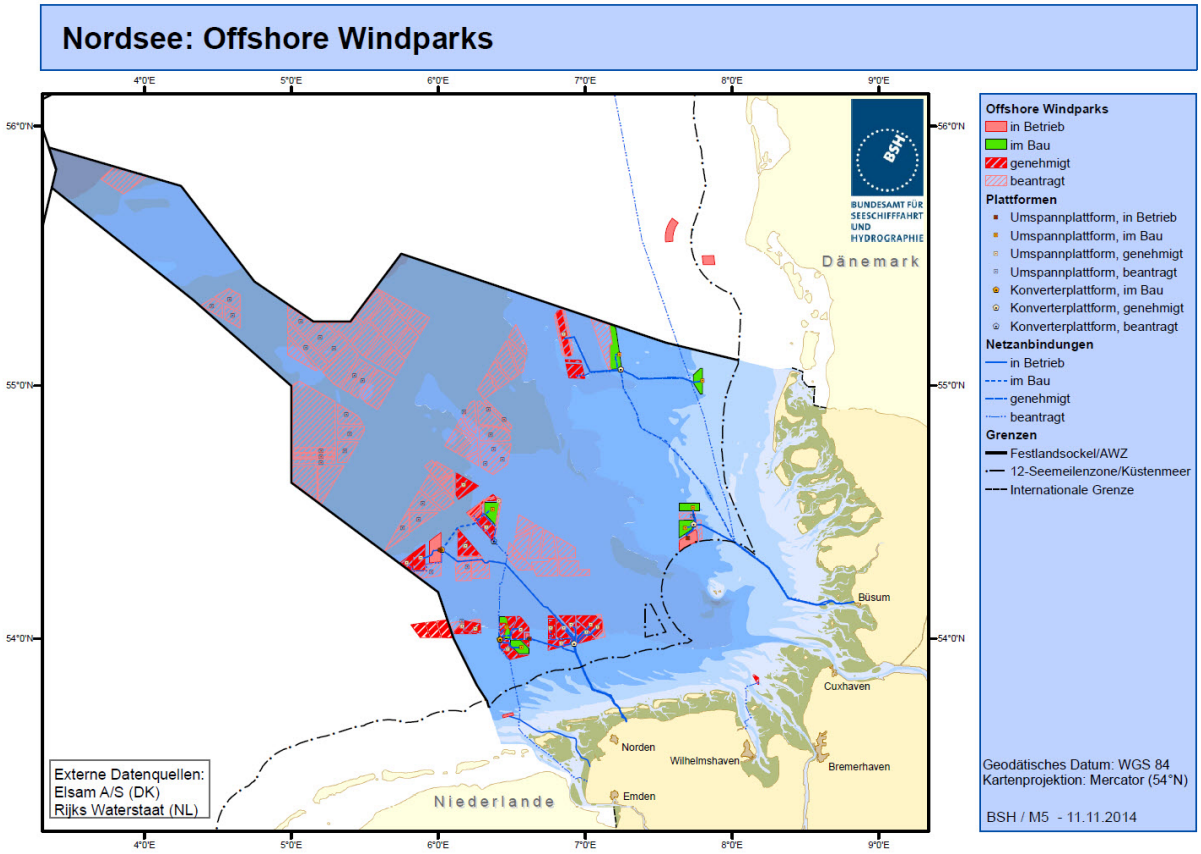
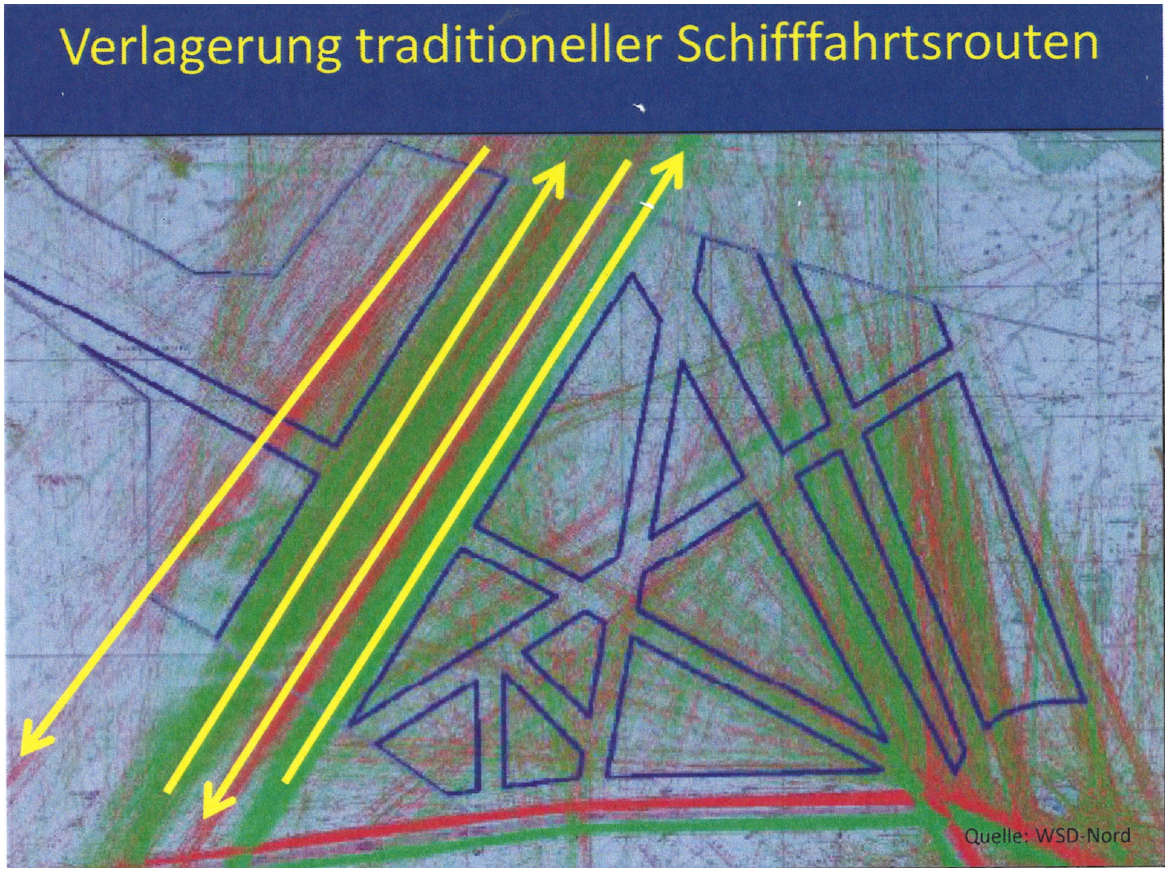
Abbildung 2: (zurück zum Text)