

Herausgeber: **Deutsche Gesellschaft für Transportrecht e.V.** Erscheinungsdatum: 12.12.2013

Erscheinungsweise: monatlich

Bezugspreis: 10,- € monatlich zzgl. MwSt.

**1/2013**

**Inhaltsübersicht:**

**Anm. 1** **Der Zollkodex der Union (UZK) - Die Reform des Europäischen Zollrechts**  
von Dr. Talke Ovie, RA'in, Harnischmacher Löer Wensing Rechtsanwälte, Münster

**Anm. 2** **Geltung der CIM für bestimmte Multimodaltransporte unter Beteiligung der Eisenbahn**

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 09.10.2013, I ZR 115/12  
von Prof. Dr. Rainer Freise, Ministerialrat a.D.

**Anm. 3** **Voraussetzungen der Schadensanzeige bei multimodalen Transporten**

Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 07.10.2013, 6 U 126/11  
von Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin, RA

**Anm. 4** **Seefrachtrecht: Schadensersatz bei fehlerhaftem Beförderungsdokument**

Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 16.08.2013, 6 U 44/12  
von Dr. Kay Uwe Bahnsen, RA, Blaum Dettmers Rabstein, Hamburg

**Zitiervorschlag:** jurisPR-TranspR 1/2013, Anm. 1, Ovie  
**ISSN 2197-537X**

## **Der Zollkodex der Union (UZK) - Die Reform des Europäischen Zollrechts**

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

### **A. Einleitung**

Bereits seit einigen Jahren ist eine Reform des seit 1994 geltenden Europäischen Zollrechts angestrebt. Sowohl die Modalitäten der Zollabwicklung als auch das materielle Zollrecht müssen an die aktuellen Entwicklungen angepasst werden. Nachfolgend soll zu den Hintergründen und den aktuellen Entwicklungen der Reform ein kurzer Überblick gegeben werden.

### **B. Notwendigkeit der Reform des geltenden Zollrechts**

Die gestiegene Anzahl von Ein- und Ausfuhren sowie der Einsatz von Informationstechnik führen dazu, dass Zollabfertigungen ohne den Einsatz elektronischer Medien nicht mehr zeitgemäß sind. Zudem ist es erforderlich, die zollrechtlichen Bestimmungen zu vereinfachen und wirtschaftsfreundlicher zu gestalten. Zollverfahren sollen reduziert, Zollschuldentstehungsstatbestände zusammengefasst und neu strukturiert sowie Verwaltungssanktionen als Ahndung bei Verfahrensfehlern normiert werden.

Schließlich soll vermehrt berücksichtigt werden, dass das Zollrecht nicht nur fiskalischen Interessen dient, sondern auch einen Rechtsrahmen zur Einhaltung von Ein- und Ausfuhrbestimmungen (Compliance) darstellt, um die Sicherheit der internationalen Lieferkette zu gewährleisten. Der Status des „Zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ (AEO) soll zukünftig eine entscheidende Rolle spielen und für Unternehmen, die Zollverfahren oder auch zollrechtliche Vereinfachungen in Anspruch nehmen (wollen), verpflichtend sein.

### **C. Notwendigkeit der Neufassung des MZK**

Ursprünglich sollte der derzeit geltende Zollkodex (ZK) durch den Modernisierten Zollkodex (MZK) abgelöst werden. Dieser MZK trat am 24.06.2008 in Kraft. Da die Modernisierung des Europäischen Zollrechts jedoch nicht nur die Schaffung von IT-Systemen in den Mitgliedstaaten der EU vorsah, sondern auch eine Anpassung der Durchführungs-

vorschriften an den MZK erforderlich war, war der MZK nicht von Anfang an vollumfänglich anwendbar. Lediglich die Ermächtigungsgrundlagen zur Schaffung von IT-Systemen, zum Erlass von Durchführungsvorschriften sowie Bestimmungen für Gebühren und Kosten wurden für anwendbar erklärt. Die übrigen Bestimmungen sollten erst mit Inkrafttreten der Durchführungsbestimmungen anwendbar sein, spätestens jedoch am 24.06.2013.

Zwar wurde intensiv daran gearbeitet, diesen Zeitplan einzuhalten. Aus verschiedenen Gründen kam es jedoch nicht zur vollständigen Anwendbarkeit des MZK. So hat sich herausgestellt, dass die Einführung von IT-Systemen in den Mitgliedstaaten der EU viel mehr Zeit erfordert, als ursprünglich gedacht wurde. Die Arbeit an den Durchführungsvorschriften in Zusammenarbeit mit Interessensvertretern und Vertretern der Zollverwaltung der Mitgliedstaaten hat zudem gezeigt, dass sich die Geschäftsabläufe derart geändert haben, dass einige der im MZK getroffenen Regelungen aufgrund der langen Zeitspanne nicht mehr aufrechterhalten werden können.

Grund für die vollständige Neufassung ist vor allem aber der in Kraft getretene Vertrag von Lissabon, der das Gesetzgebungsverfahren in der EU und damit auch das Rechtssetzungsverfahren des Europäischen Zollrechts verändert hat. Zukünftig muss beim Erlass von Durchführungsvorschriften zwischen delegierten Rechtsakten und (wie bisher) Durchführungsrechtsakten differenziert werden.

Bei einem delegierten Rechtsakt wird der Europäischen Kommission die Befugnis übertragen, Rechtsakte zur Ergänzung oder Änderung nicht wesentlicher Vorschriften des Basisrechtsaktes zu erlassen (Art. 290 AEUV). Die Europäische Kommission hat bei dem Erlass dieser ergänzenden Vorschriften eine weitestgehend autonome Rechtssetzungskompetenz. Bei einem Durchführungsrechtsakt werden der Europäischen Kommission Durchführungsbefugnisse zur Schaffung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung des Basisrechtsaktes übertragen (Art. 291 AEUV). An diesem Rechtsetzungsprozess sind die anderen EU-Institutionen stärker beteiligt.

Im April 2013 erfolgte die politische Einigung über die Neufassung des MZK, d.h. über den Zollkodex der Union (UZK). Da ein Inkrafttreten des UZK vor der geplanten vollständigen Anwendbarkeit des

MZK nicht möglich war, wurde im Juni 2013 durch eine Verordnung der endgültige Anwendungsbeginn des MZK vom 24.06.2013 auf den 01.11.2013 verschoben. Nachdem im September 2013 der UZK durch das Parlament und den Rat der Europäischen Union angenommen wurde, erfolgte am 10.10.2013 die Veröffentlichung im Amtsblatt der EU. Gemäß Art. 287 trat der UZK am 20. Tag nach seiner Veröffentlichung, d.h. am 30.10.2013 in Kraft.

#### **D. Umfang der Anwendbarkeit des UZK**

Mit dem seit dem 30.10.2013 anzuwendenden Art. 286 UZK wurde der MZK aufgehoben – ohne dass dieser jemals vollständig anwendbar war. Aber auch der seit dem 30.10.2013 geltende UZK ist nicht umfassend anwendbar. Lediglich die Regelungen zu den Gebühren und Kosten sowie die Bestimmungen zum Arbeitsprogramm hinsichtlich der IT-Systeme sind für anwendbar erklärt worden. Alle anderen Regelungen sollen erst 30 Monate nach dem Inkrafttreten des UZK zur Anwendung gelangen. Der derzeit geltende ZK muss folglich bis zum 01.05.2016 beachtet werden.

Für IT-Systeme sieht der UZK eine Sonderregelung vor. Danach dürfen für einen Übergangszeitraum, der spätestens am 31.12.2020 endet, Daten auf nichtelektronischem Weg ausgetauscht werden, sofern die notwendigen elektronischen Systeme noch nicht betriebsbereit sind. Soweit ab dem 01.05.2016 durch die Zollverwaltung ein elektronischer Austausch von Daten ermöglicht wird, ist für den Wirtschaftsbeteiligten dieser zwingend vorgeschrieben. Der verpflichtende Austausch von elektronischen Daten weitet sich sodann auf jedes IT-System aus, das nach dem 01.05.2016 durch die Zollverwaltung zur Verfügung gestellt wird. Eine ausschließlich elektronische Kommunikation soll dann spätestens ab dem 01.01.2021 erfolgen.

#### **E. Aktueller Zeitplan**

Die EU-Kommission hat damit begonnen, delegierte Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte zu entwerfen. Der Erlass von Durchführungsvorschriften in einer einzigen Durchführungsverordnung, wie sie zum MZK vorgesehen war und die mit der derzeit geltenden ZK-DVO vergleichbar ist, wird künftig nicht mehr möglich sein. Bei jeder Durchführungsvorschrift muss entschieden werden, ob es sich bei dieser um einen delegier-

ten Rechtsakt oder einen Durchführungsrechtsakt handelt.

Ab Januar 2014 sollen die Entwürfe der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte veröffentlicht und die Mitgliedstaaten sowie Verbände an dem Rechtssetzungsprozess beteiligt werden. Bis Mai 2015 sollen die finalen Fassungen der delegierten Rechtsakte und Durchführungsrechtsakte bekanntgegeben werden, damit allen Beteiligten ausreichend Zeit verbleibt, um sich auf die neue Rechtslage einzustellen. Bereits jetzt wird allerdings die Vermutung geäußert, dass dieser (optimistische) Zeitplan nicht eingehalten werden kann. Eine Verschiebung des Anwendungsbeginns auf den 01.01.2017 scheint nicht ausgeschlossen.

#### **F. Fazit**

Die Entwicklungen rund um den UZK müssen von allen Beteiligten aufmerksam beobachtet werden. Da das Gesetzgebungsverfahren noch nicht abgeschlossen ist, besteht für Wirtschaftsbeteiligte die Möglichkeit, über Verbände oder andere Interessensvertreter aktiv an der Gesetzgebung mitzuwirken. Dies ist aufgrund der angestrebten Änderungen, die das Grundverständnis des Zollrechts betreffen, ratsam.

Um allen Beteiligten (Zollverwaltung und Wirtschaftsbeteiligten) ausreichend Gelegenheit zur Vorbereitung auf die neue Rechtslage zu geben, ist es wünschenswert, dass der angekündigte und geplante Zeitplan (dieses Mal) eingehalten wird und die neuen Regelungen rechtzeitig vor dem 01.05.2016 veröffentlicht werden. Schließlich müssen Prozessabläufe, Verfahrensanweisungen, IT-Systeme, Leitlinien, Dienstvorschriften etc. rechtzeitig geändert und an die neue Rechtslage angepasst werden. Insbesondere die Unternehmen müssen Maßnahmen ergreifen, um zu verhindern, dass mangels Anpassung Einfuhrabgaben erhoben, Straf- oder Bußgeldverfahren eingeleitet oder zollrechtliche Bewilligungen entzogen werden.

## **Geltung der CIM für bestimmte Multimodaltransporte unter Beteiligung der Eisenbahn**

### **Leitsatz:**

**Das Tatbestandsmerkmal "in Ergänzung" in Art. 1 § 3 CIM erfordert nicht, dass die Bahn den Übernahme- oder den Ablieferungsort - etwa wegen Fehlens eines Gleisanschlusses - nicht auf der Schiene erreichen kann. Maßgeblich ist vielmehr, dass der Straßenbeförderung im Verhältnis zur Schienenbeförderung lediglich eine untergeordnete Bedeutung zukommt.**

Anmerkung zu BGH, Urteil vom 09.10.2013, I ZR 115/12

von **Prof. Dr. Rainer Freise**, Ministerialrat a.D.

### **A. Problemstellung**

Das internationale Eisenbahngütertransportrecht CIM gilt nach seinem Art. 1 § 3 auch dann, wenn eine internationale Beförderung, die Gegenstand eines einzigen Vertrages ist, in Ergänzung der grenzüberschreitenden Beförderung auf der Schiene eine Beförderung auf der Straße oder auf Binnengewässern im Binnenverkehr eines Mitgliedstaates einschließt. Streitig ist, wann eine Straßen- oder Binnenschiffsbeförderung lediglich ergänzende Funktion zur Schienenbeförderung hat.

### **B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung**

Ein mit Fernsehgeräten beladener Container war von Istanbul mit der Eisenbahn nach Nürnberg befördert worden. Der durchgehende Frachtvertrag schloss in Istanbul eine Beförderung auf der Straße vom Betrieb des Versenders zum Containerterminal und in Nürnberg einen entsprechenden Transport vom Containerterminal zum Lagerhalter des Empfängers mit ein. Ein Teil der nach Angabe des Absenders in den Container verladene Fernsehgeräte kam in Nürnberg nicht an.

Das Berufungsgericht (OLG Nürnberg, Urt. v. 31.05.2012 - 12 U 2078/10) hatte entschieden, dass auf diesen Fall die CIM nicht anwendbar sei. Damit ist es Koller (Transportrecht, 7. Aufl.

2010, Art. 1 CIM Rn. 4a) gefolgt, der die Auffassung vertritt, dass unter den Begriff der „Ergänzung der Schienenbeförderung“ – in Parallele zu Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ – nur Hilfstransporte gefasst werden sollten, die dort stattfinden, wo die Bahn den Übernahme- oder Ablieferungsort nicht auf der Schiene erreichen kann.

Der BGH hat sich demgegenüber auf den Verfasser dieser Anmerkung (Freise in: Münch-Komm HGB, Band 7, Art. 1 CIM Rn. 11 und 12) berufen und entschieden, dass eine ergänzende Straßenbeförderung zwar nur eine untergeordnete Bedeutung im Verhältnis zur Schienenbeförderung haben darf und verhältnismäßig kurz sein muss, dass es aber nicht erforderlich ist, dass die Bahn den Übernahme- oder den Ablieferungsort nicht auf der Schiene erreichen kann (Rn. 17 und 18 des Besprechungsurteils). Auch wenn der Absender oder der Empfänger über einen Gleisanschluss verfüge und daher grundsätzlich auf der Schiene erreichbar sei, könnten Wirtschaftlichkeits- oder Zweckmäßigkeitsgründe – etwa wegen der Art oder Menge des zu befördernden Gutes, der Schwierigkeiten bei seiner Verladung oder der Anbindung des vorhandenen Gleisanschlusses an das überregionale Schienennetz – es nahelegen oder erfordern, eine Zubringerleistung auf der Schiene vorzunehmen (Rn. 19 des Besprechungsurteils). Da es im konkreten Fall darum ging, im Abgangs- und im Bestimmungsort jeweils nur kurze Entfernungen zum und vom Containerterminal auf der Straße zu überbrücken, hat der BGH diese Voraussetzungen als erfüllt angesehen.

Der BGH hat außerdem darauf hingewiesen (Rn. 24 des Besprechungsurteils), dass aufgrund des 2011 erfolgten Beitritts der EU zum COTIF ein Vorabentscheidungsverfahren vor dem EuGH nach Art. 267 AEUV zur Auslegung des Art. 1 § 3 CIM in Betracht kommt. Der BGH hat aber von einer Vorlage an den EuGH abgesehen, da es nach der Rechtsprechung des EuGH einer Vorabentscheidung nicht bedarf, wenn hinsichtlich der Auslegung des sekundären Gemeinschaftsrechts keine vernünftigen Zweifel bestehen, wovon der BGH ausgegangen ist (Rn. 25 des Besprechungsurteils).

### **C. Kontext der Entscheidung**

Vorangegangene höchstrichterliche Entscheidungen zur Auslegung des Art. 1 § 3 CIM sind nicht bekannt. Zu Art. 18 Abs. 4 Satz 2 MÜ

hat der BGH entschieden (Urt. v. 13.06.2012 - I ZR 161/10 - TranspR 2012, 456, 459 Rn. 33), dass ein Straßentransport auf einer Teilstrecke dann keine Hilfsfunktion mehr in Bezug auf die Luftbeförderung hat, wenn die Luftbeförderung auf der Teilstrecke unterbleibt, obwohl sie technisch und verbindungsmäßig möglich wäre. Daher wurde der Straßentransport eines Pakets vom Flughafen Köln/Bonn zur Empfängerin in München nicht als Hilfstransport zur vorangegangenen Luftbeförderung von Kanada nach Deutschland angesehen: Das Paket hätte auch per Luftfracht von Köln/Bonn zum Flughafen München und damit in die Nähe des Ablieferungsorts weiterbefördert werden können.

#### D. Auswirkungen für die Praxis

Der BGH hat klargestellt, dass der internationale Containerverkehr auf der Schiene, der meistens zwischen Terminals des Kombinierten Ladungsverkehrs und mit Vor- und Nachlauf auf der Straße stattfindet, selbst dann insgesamt dem internationalen Eisenbahngütertransportrecht unterliegt, wenn Absender und Empfänger auch über einen Gleisanschluss verfügen. Entscheidend ist, dass die ergänzende Straßenbeförderung wirtschaftlich zweckmäßig oder gar geboten ist sowie nur untergeordnete Bedeutung hat und verhältnismäßig kurz ist.

#### E. Weitere Themenschwerpunkte der Entscheidung

Abgesehen von der Klarstellung, dass im vorliegenden Fall die CIM anzuwenden ist, hat der BGH dem OLG Nürnberg für die erneute Verhandlung der Sache noch weitere Hinweise gegeben: Einer Handelsrechnung des Absenders kommt bei der Containerbeförderung eine geringere Beweisbedeutung zu als beim Paketversand, wenn es um die Frage geht, ob das in der Handelsrechnung bezeichnete Gut tatsächlich vom Absender in den Container verladen wurde (Rn. 35 des Besprechungsurteils). Außerdem ist bei der Frage, ob auf dem Transport unterwegs Gut aus dem Container abhanden gekommen ist, zugunsten des Beförderers der Umstand zu berücksichtigen, dass die vom Absender am Container angebrachten Plomben bei der Ablieferung des Containers an den Empfänger unversehrt waren (Rn. 36 des Besprechungsurteils).

### Voraussetzungen der Schadensanzeige bei multimodalen Transporten

#### Orientierungssatz zur Anmerkung:

**Bei einer multimodalen Beförderung und bekanntem Schadensort auf der Luftfahrtstrecke ist § 452b HGB nicht als vorrangige besondere Vorschrift heranzuziehen. Vielmehr bestimmen sich die Regelungen der Anzeigepflicht und der Ausschlussfrist nach dem dem nationalen Recht insoweit vorgehenden Warschauer Abkommen.**

Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 07.10.2013, 6 U 126/11

von **Prof. Dr. Wolf Müller-Rostin**, RA

#### A. Problemstellung

Bei einer Multimodalbeförderung soll gemäß § 452b Abs. 1 HGB die Vorschrift des § 438 HGB (Schadensanzeige) auch dann anwendbar sein, wenn – wie vorliegend – der Schadensort bekanntermaßen auf der Luftfahrtstrecke liegt. Gleichen Vorrang räumt § 452b Abs. 2 HGB auch der Verjährungsregelung des § 439 HGB ein (so auch BGH, Urt. v. 02.04.2009 - I ZR 60/06 - TranspR 2009, 262). Das OLG Hamburg will eine derartige Vorrangstellung von § 452b HGB gegenüber den Regelungen der internationalen Übereinkommen jedenfalls „nicht immer“ gelten lassen.

#### B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die hier besprochene Entscheidung befasst sich mit zwei Schadensfällen, von denen nachfolgend aber nur der erste Fall (Beförderung Wedel-Hamburg-Neu Delhi) betrachtet werden soll.

Die Beklagte beförderte Arzneimittel von Wedel nach Hamburg Flughafen und von dort nach Neu Delhi auf dem Luftweg. Bei Auslieferung der Sendung wurde zwar dem ausführenden Luftfrachtführer, der Nebenintervenientin, eine reine Quittung ausgestellt, gleichwohl konnte nach Auslieferung an Hand der Temperaturaufzeichnungen festgestellt werden, dass die Sendungen während der Einlagerung auf dem Flughafen Delhi zunächst zu hohen und sodann zu niedrigen Temperaturen ausgesetzt worden wa-

ren. Am 21.04.2009 erstattete die Empfängerin gegenüber dem beklagten Spediteur eine schriftliche Schadensanzeige unter Bezug auf eine vorherige telefonische Schadensbeschreibung.

Das LG Hamburg hatte die Klage insgesamt abgewiesen. Bezüglich des ersten Schadensfalles hatte es entschieden, die Klage sei gemäß § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB verjährt, ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten könne nicht festgestellt werden. Die Verjährungsregelung des Montrealer Übereinkommens sei nicht anwendbar, da dessen Anwendung von den Parteien abbedungen worden sei.

Das Berufungsgericht hat die Berufung hinsichtlich des ersten Schadensfalles als unbegründet zurückgewiesen. Zunächst stellt das Gericht richtig, dass entgegen der Auffassung des Landgerichts nicht das Montrealer Übereinkommen, sondern das Warschauer Abkommen anwendbar sei, da zum Zeitpunkt der Beförderung der Staat des Bestimmungsortes, Indien, noch nicht Ratifikationsstaat des Montrealer Übereinkommens gewesen sei.

Das OLG Hamburg kommt zu der Anwendung des Warschauer Abkommens, da der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten ist. Als Zeitraum der Luftbeförderung bestimmt Art. 18 Abs. 2 WA den Zeitraum, während dessen sich die Güter auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder bei Landung außerhalb eines Flughafens unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden. Die Obhut des Luftfrachtführers wird mit der Ablieferung an den Empfänger beendet BGH, Urt. v. 21.09.2000 - (I ZR 135/98 - BGHZ 145, 170, zu Art. 18 WA). Da die Temperaturaufzeichnungen Abweichungen während der Zeit der Lagerung der Arzneimittel auf dem Flughafen Delhi, mithin vor ihrer Ablieferung an den Empfänger, belegten, ist der Schaden während der Luftbeförderung eingetreten.

Bei der Frage, ob die Klägerin fristgerecht den Schaden angezeigt habe, lässt das Berufungsgericht es dahingestellt sein, ob die LKW-Beförderung von Wedel zum Flughafen Hamburg als reine Annexbeförderung zur Luftbeförderung zu betrachten sei oder ob insgesamt eine Multimodalbeförderung vorliege. Zubringerdienste, wie z.B. von Wedel zum Flughafen Hamburg, sind unter der Geltung des Warschauer Abkom-

mens lediglich Annexe zur Luftbeförderung und nicht gleichwertiger Bestandteil einer gemischten (multimodalen) Beförderung, da sie lediglich gewisse Hilfsfunktionen zur Luftbeförderung haben. Grundsätzlich ist auf Annexbeförderungen das Warschauer Abkommen aufgrund von Art. 31 WA nicht anwendbar. Allerdings gilt bei unbekanntem Schadensort die widerlegbare Vermutung, dass der Schaden nicht während der Annexbeförderung, sondern während der Luftbeförderung verursacht worden sei. Ist - wie vorliegend - nachgewiesenermaßen der Schaden während der Luftbeförderung verursacht worden, finden gemäß Art. 31 WA die Vorschriften des Warschauer Abkommens Anwendung.

Betrachtet man die Beförderung Wedel-Hamburg-Neu Delhi als Multimodalbeförderung, so würde ebenfalls Art. 18 WA wegen des Schadenszeitraumes „während der Luftbeförderung“ die Haftung des Luftfrachtführers bestimmen.

Die Haftungsvorschrift des Art. 18 WA ist als anzuwendende Vorschrift eines internationalen Übereinkommens i.S.d. § 452 Satz 1 HGB gegenüber den Vorschriften der §§ 452 ff. HGB vorrangig (BGH, Urt. v. 02.04.2009 - I ZR 60/06 - TranspR 2009, 262 Rn. 18, mit krit. Anmerkung Ramming, TranspR 2009, 267). Anders als der BGH (Urt. v. 02.04.2009 - I ZR 60/06 - TranspR 2009, 262 Rn. 20) stellt das OLG Hamburg jedoch bei den Erfordernissen der Form und Frist einer Schadensanzeige nicht auf den Vorrang der Sondervorschrift des § 452b Abs. 1 Satz 1 HGB ab, sondern auf das Warschauer Abkommen. § 452b Abs. 1 Satz 1 HGB bestimmt an sich, dass bei Multimodalverträgen § 438 HGB in Hinblick auf die Schadensanzeige selbst bei bekanntem Schadensort anzuwenden sei.

Gleichwohl erscheint die Anwendung der luftrechtlichen Vorschriften für die Bestimmung der Schadensanzeige durch das OLG Hamburg gerechtfertigt: Bei einem Multimodalvertrag kommen die Vorschriften des Warschauer Abkommens nicht einheitlich zur Anwendung, sondern, da auch eine Beförderung über eine weitere Teilstrecke geschuldet ist, daneben jene der §§ 407 ff., 452 ff. HGB. Allerdings gilt das Warschauer Abkommen nach Art. 31 WA für den Beförderungsabschnitt der Luftbeförderung. Dieser Vorrang der luftrechtlichen Vorschriften bezieht sich nicht nur auf die Regelung der Haftung, sondern auf sämtliche Vorschriften

des Warschauer Abkommens, die den Anspruch ausgestalten. Denn der Wortlaut des Art. 31 WA beschränkt die Anwendung des völkerrechtlichen Abkommens bei bekanntem Schadensort auf der Luftbeförderungsstrecke nicht nur auf die Regelung von Voraussetzung und Umfang der Haftung des Luftfrachtführers. Vielmehr erstreckt der Wortlaut von Art. 31 WA die Abkommensvorschriften auf das Abkommen insgesamt, mithin auch auf Einzelfragen, wie z.B. die Anzeigepflicht oder die Ausschlussfrist als haftungsbegründende oder haftungsvernichtende Voraussetzungen (Müller-Rostin, TranspR 2008, 241, 243; Ramming, TranspR 2009, 267; Kirsch in: Hobe/von Ruckteschell, Kölner Kompendium Luftrecht, 1. Aufl. 2009, Band 3 Teil I A Rn. 231). Jedenfalls bei bekanntem Schadensort auf der Luftfahrtstrecke sind die Abkommensvorschriften vorrangig anzuwenden.

Die Anwendung der Vorschrift des Art. 26 Abs. 2 WA anstelle von § 438 HGB hatte für die Klägerin erhebliche Konsequenzen: Während nach § 438 HGB eine fehlende Schadensanzeige zum Zeitpunkt der Ablieferung bzw. innerhalb von sieben Tagen nach Ablieferung „nur“ eine Beweislastumkehr, nicht hingegen die Sanktion einer Anspruchspräklusion zur Folge hat, führt nach Art. 26 WA Versäumung der Anzeigefrist zum Klageausschluss. Die Empfängerin hatte den Schaden erst 26 Tage nach Ablieferung, mithin verspätet, schriftlich angezeigt. Die Präklusionswirkung konnte auch nicht durch ein Einlassen der Beklagten auf die Haftbarhaltung geheilt werden. In dem Einlassen sei kein Verzicht der Beklagten auf die Anzeigefrist zu sehen, zudem könne lediglich arglistiges Verhalten der Beklagten zur Unanwendbarkeit der Fristen führen.

Ebenso wenig führte der Einwand der Klägerin zum Erfolg, dass mit der Vereinbarung von Ziff. 27 ADSp, wonach Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nicht gelten, sofern der Schaden durch qualifiziertes Verschulden des Frachtführers verursacht worden ist, Art. 26 WA zwischen den Parteien abbedungen worden sei. Zu Recht hielt das Gericht entgegen, dass Art. 26 WA weder eine Haftungsbefreiung noch eine Haftungsbegrenzung zum Inhalt habe.

### C. Kontext der Entscheidung

Das OLG Hamburg hebt sich mit seiner hier besprochenen Entscheidung von der Entscheidung des BGH (Urt. v. 02.04.2009 - I ZR 60/06 - TranspR 2009, 262) ab. Zwar ging es bei der Entscheidung des BGH um den Vorrang der Verjährungsfristenregelung des § 452b Abs.2 HGB i.V.m. § 439 HGB gegenüber der Ausschlussregelung des Art. 35 MÜ (vergleichbar Art. 29 WA), während es bei der Entscheidung des OLG Hamburg um den – bestrittenen – Vorrang der Regelung für die Schadensanzeige gemäß § 452b Abs. 1 HGB i.V.m. § 438 HGB gegenüber Art. 26 WA ging. Die Problematik ist jedoch identisch. § 452b Abs. 1 (Schadensanzeige) und Abs. 2 (Verjährung) HGB beanspruchen aus Gründen der Rechtsklarheit und leichteren Praktikabilität für den multimodalen Beförderungsvertrag eine einheitliche Regelung betreffend Schadensanzeige und Verjährungsbeginn (BR-Drs. 368/97, S. 101). Diesen Vorrang des nationalen Rechts auch bei bekanntem Schadensort auf dem Streckenabschnitt der Luftbeförderung hat der BGH bestätigt, das OLG Hamburg indes abgelehnt.

### D. Auswirkungen für die Praxis

Folgt man dem OLG Hamburg, so ist bei einer Multimodalbeförderung, bei der nachweislich der Schaden auf der Luftbeförderungsstrecke eingetreten ist, nicht nur vom Vorrang der Haftungsregelung des Warschauer Abkommens (oder auch des Montrealer Übereinkommens), sondern auch vom Vorrang der den Schadenersatzanspruch ausgestaltenden Vorschriften des Abkommens auszugehen. Dem Rechtsanwender steht dann eine möglicherweise kürzere (zwei Jahre) Ausschlussfrist gemäß Art. 29 WA bzw. Art. 35 MÜ zur Seite, die auch, anders als nach § 439 Abs. 1 Satz 2 HGB, im Falle qualifizierten Verschuldens nicht auf drei Jahre verlängert werden kann. Ferner muss der Rechtsanwender beachten, dass eine unterlassene oder nicht fristgerechte Schadensanzeige, anders als bei § 438 HGB, nach Art. 26 WA bzw. Art. 31 MÜ zum Rechtsverlust führt.

## Seefrachtrecht: Schadensersatz bei fehlerhaftem Beförderungsdokument

### Orientierungssatz zur Anmerkung:

**Der Anspruch auf Schadensersatz wegen Ausstellung eines falschen fehlerhaften Beförderungsdokuments steht nur dem Ablader zu. Bei der Bestimmung des Abladers kommt es darauf an, wer aus Sicht des Verfrachters das Gut tatsächlich zur Beförderung übergibt.**

Anmerkung zu OLG Hamburg, Urteil vom 16.08.2013, 6 U 44/12

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

### A. Problemstellung

Den Anspruch auf die Ausstellung eines Konnossements hat nicht der Vertragspartner des Verfrachters, also der Befrachter, sondern ein Dritter, der Ablader. Das gilt auch dann, wenn der Befrachter den Verfrachter vertraglich ausdrücklich dazu verpflichtet hat, ein Konnossement auszustellen. Verletzt der Verfrachter diese Verpflichtung, kann dies nicht nur bei dem Ablader, sondern auch bei dem Befrachter zu Schäden führen. In diesem Fall stellt sich die Frage, ob neben dem Ablader auch der Befrachter gegen den Verfrachter Anspruch auf Schadensersatz hat.

### B. Inhalt und Gegenstand der Entscheidung

Die in Spanien ansässige Klägerin wollte eine Partie Fisch von Montevideo nach Odessa liefern lassen. Über eine am Ladehafen Montevideo ansässige Verschiffungsagentur schloss sie einen entsprechenden Seefrachtvertrag mit der beklagten Reederei ab, wobei auf Seiten der Reederei deren Agentur in Montevideo sowie eine weitere Agentur in Spanien eingeschaltet waren. Im Frachtvertrag war ausdrücklich die Ausstellung eines Konnossements vereinbart worden. Die Reederei übermittelte der Klägerin auch den Entwurf eines entsprechenden Konnossements; darin wurde gemäß der Anweisung der Verschiffungsagentur die Klägerin als Abladerin aufgeführt. Aus nicht aufklärbaren Gründen stellte die Reedereiagentur im Lade-

hafen nach Übernahme des Guts das Beförderungsdokument jedoch nicht als Konnossement, sondern nur als Seefrachtbrief aus. Bei der Abholung des Dokuments durch einen Mitarbeiter der Verschiffungsagentur blieb diese Abweichung unbemerkt. Das Gut wurde nach Ankunft in Odessa ohne weiteres an den im Seefrachtbrief bezeichneten Empfänger ausgeliefert. Die Befrachterin, die sich auf die Sperrwirkung des vermeintlichen Konnossements verließ und die Auslieferung in Odessa erst nach Bezahlung des Kaufpreises per Telex-Release freigeben wollte, konnte ihren Kaufpreisanspruch nicht mehr realisieren und nahm daher die Reederei auf Schadensersatz in Anspruch.

Nachdem in erster Instanz vornehmlich über die (wegen des Zusatzes „by order of“ im Konnossement sowie wegen der Einschaltung diverser Agenturen zweifelhaften) Vertragsparteien sowie über ein der Klägerin anspruchsmindernd anzurechnendes Mitverschulden gestritten worden war, verurteilte das Landgericht die Beklagte unter Berücksichtigung eines hälftigen Mitverschuldens zu Schadensersatz nach § 280 BGB. Dagegen legten beide Parteien Berufung ein.

Das OLG Hamburg wies die Klage ganz ab. Der Anspruch auf Ausstellung des Konnossements stehe nach § 642 HGB a.F. (§ 513 HGB n.F.) allein dem Ablader zu. Mithin könne auch ein Schadensersatzanspruch wegen der Ausstellung eines falschen Konnossements nur dem Ablader zustehen. Ablader sei im vorliegenden Fall nicht die Klägerin, sondern deren Verschiffungsagentur in Montevideo, weil das Gut unter ihrer Einschaltung an die Reederei übergeben worden sei. Ablader sei, wer das Gut dem Schiff oder dem Verfrachter zur Beförderung übergebe. Dies bestimme sich allein aus den tatsächlichen Umständen. Maßgeblich sei dabei die Perspektive des Verfrachters, von wem also der Verfrachter aus seiner Sicht die Güter erhalte. Dies diene der Rechtssicherheit, denn der Verfrachter solle nicht Nachforschungen über die Person des Abladers anstellen müssen.

Es spiele keine Rolle, dass die Verschiffungsagentur die Reederei angewiesen hatte, in dem auszustellenden Konnossement die Klägerin als Ablader zu bezeichnen. Die Bezeichnung im Konnossement sei nicht konstitutiv und daher unmaßgeblich. Dieser Anweisung der Verschiffungsagentur könne allenfalls ein Verzicht auf



einen Anspruch auf Berichtigung des Konnossements zu eigenen Gunsten entnommen werden, nicht aber ein Verzicht auf die oder eine Übertragung der Rechte aus § 642 HGB a.F. Dass die Verschiffungsagentur darauf nicht habe verzichten wollen, ergebe sich schon daraus, dass sie selbst das Dokument bei der Agentur der beklagten Reederei abgeholt habe.

### C. Kontext der Entscheidung

Die Entscheidung ist unter zwei Gesichtspunkten bemerkenswert. Zum einen bestimmt sie die Rechte des Abladers in Abgrenzung zu denen des Befrachters, zum anderen konkretisiert sie – noch zum alten Seefrachtrecht, aber auch mit Auswirkungen für das neue – den Begriff des Abladers.

Auf der Grundlage der Entscheidung kann der Befrachter den Verfrachter wegen unterlassener oder fehlerhafter Ausstellung eines Konnossements auch dann nicht auf Schadensersatz in Anspruch nehmen, wenn er diesen vertraglich ausdrücklich zur Konnossementsausstellung verpflichtet hatte. Das scheint zwar insofern konsequent, als der Primäranspruch auf Ausstellung des Konnossements eindeutig nicht dem Befrachter, sondern dem Ablader zusteht. Allerdings folgen Schadensersatzansprüche nicht unbedingt und in Bezug auf alle denkbaren Schäden dem Primäranspruch: Die herrschende Meinung vertritt für den allgemeineren Fall des Vertrags zugunsten Dritter, dass dem Versprechensempfänger ein Anspruch auf Ersatz des ihm selbst entstandenen Schadens zustehe, weil er zwar nicht Forderungsinhaber, aber Vertragspartei ist und die Gegenleistung an den Versprechenden erbringt (Staudinger/Jagmann, BGB, § 335 Rn. 6, m.w.N.). Schadensersatz statt der Leistung (§ 281 BGB) kann daher nur er fordern, nicht der Dritte (Palandt/Grüneberg, BGB, § 338 Rn. 5).

Bei der Bestimmung des Abladers orientiert die noch zum alten Seefrachtrecht ergangene Entscheidung sich an der klassischen, auch in das neue Recht übernommenen Definition (wer das Gut aufgrund des Frachtvertrags tatsächlich anliefert, BGH, Urt. v. 25.04.1988 - II ZR 252/86 - TranspR 1988, 288), obgleich bei deren Handhabung aufgrund der modernen Praxis des hoch arbeitsteiligen Seefrachtgeschäfts beträchtliche Unsicherheiten entstanden sind, die auch das neue Recht nicht vollständig ausräu-

men kann. Diese Unsicherheiten rühren zum einen daher, dass der Inhalt des Konnossements – einschließlich des als Ablader Einzutragenden – regelmäßig durch den Befrachter („booking party“) vorgegeben und vom Verfrachter nur hinsichtlich der Güterbeschreibung kontrolliert wird. Diese Praxis, die durch § 513 Abs. 2 HGB n.F. aufgenommen wird, wurde auch im vorliegenden Fall befolgt, wie sich daran zeigt, dass die Reedereiagentur eine von der Klägerin und ihrer Verschiffungsagentur geforderte ungewöhnliche Formulierung („by order of“) wörtlich übernommen hatte. Zum anderen ist heute regelmäßig sehr zweifelhaft, wer das Gut aus Sicht des Verfrachters tatsächlich bei ihm anliefert, weil das Gut nicht bei ihm, sondern bei einem Containerterminal ankommt, und auch nicht durch den am Gut Berechtigten, sondern durch einen Fuhrunternehmer übergeben wird.

Legt man die Entscheidung des 6. Senats des OLG Hamburg zugrunde, so ist nach altem wie neuem Seefrachtrecht die große Mehrzahl aller heute ausgestellten Konnossemente hinsichtlich der Abladerangabe falsch, weil der als Ablader Eingetragene zwar den Vorgaben des Befrachters entspricht, aber nicht mit demjenigen identisch ist, der aus der Sicht des Verfrachters das Gut zur Beförderung tatsächlich angeliefert hat. Der eingetragene Ablader ist in diesen Fällen bloßer Scheinablader; wirklicher Ablader ist nach altem Recht der tatsächliche Anlieferer, nach neuem Recht regelmäßig der Befrachter (§ 513 Abs. 2 Satz 2 HGB n.F.). Das hat unabsehbare Konsequenzen, gerade auch hinsichtlich des Verkehrsschutzes, auf den das Oberlandesgericht sich in seiner Entscheidung beruft. Der wahre Ablader kann jederzeit unter Hinweis auf sein alleiniges Recht die Ausstellung eines richtigen Konnossements verlangen, wobei unklar ist, ob dann ein weiteres Konnossement auszustellen oder das falsche Konnossement zu berichtigen ist (so Ramming, TranspR 1993, 370, 372 f.). Da letzteres jedenfalls häufig nicht möglich ist, schwebt über dem Verfrachter in allen diesen Fällen die Gefahr der Haftung wegen Ausstellung eines fehlerhaften Konnossements. Außerdem ist zweifelhaft, ob und unter welchen Umständen der Empfänger vom Scheinablader Rechte aus dem Konnossement erwerben kann.

### D. Auswirkungen für die Praxis

Die Entscheidung zwingt, falls sie durch den BGH bestätigt wird, alle Beteiligten des See-

frachtgeschäfts dazu, der Person des Abladers und seiner eindeutigen Bestimmung erheblich mehr Aufmerksamkeit zu widmen als dies bisher üblich ist. Dazu haben vor allem die Reedereien Anlass, zumindest wenn der Befrachter einen Drittablader benennt. Für die Ladungsbeteiligten ist im Schadensfall Vorsicht geboten: Ist es infolge fehlerhafter oder unterlassener Konnossementsausstellung zu einem Schaden gekommen, sollte der Anspruchsteller sich bei Anwendbarkeit alten Rechts in unverjährter Zeit die Ansprüche aller Beteiligten abtreten lassen, die als Ablader im Sinne der Begriffsbestimmung des OLG Hamburg in Betracht kommen. Ob dies dem tatsächlich Geschädigten im Ergebnis nutzt, hängt allerdings noch von der weiteren Frage ab, ob die Rechtsprechung eine Drittschadensliquidation des Abladers zugunsten des geschädigten Befrachters oder sonstigen Dritten zulässt. Nach neuem Recht wird wegen der Fiktion des § 513 Abs. 2 Satz 2 HGB n.F. in der Regel der Befrachter Inhaber aller Ersatzansprüche sein.