

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #3/2014

Aus dem Inhalt:

Unbegrenzte Haftung bei Lieferfristüberschreitung (?)

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: Lieferfristüberschreitung, Verspätung, qualifiziertes Verschulden, Lieferfrist, Just-in-time-Lieferung, § 423 HGB, § 431 Abs. 3 HGB, § 435 HGB

Missachtung von Weisung führt zur Haftungsdurchbrechung

von Angela Schütte

Seite 4

Schlagworte: Verletzung von Weisungen, Haftungsdurchbrechung, Mitverschulden, § 29 CMR, § 254 BGB

Erhebliche Auswirkungen des neuen Mindestlohngesetzes (MiLoG) auf die Transportbranche

von Frank Geissler

Seite 6

Schlagworte: §§ 1, 2, 13, 17 MiLoG, Mindestlohngesetz, Haftung, Durchgriff, Aufzeichnungspflicht, Lohnnachzahlung, Sozialversicherungsanteile, Subunternehmer, Freistellungserklärung, Zusicherung

Neuregelung der Verzugszinsen

von Hannes Gärtner

Seite 8

Schlagworte: Verzugszinsen, Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr, § 288 BGB

Die Haftung bei sonstigen Vermögensschäden

von Anja Göbel

Seite 9

Schlagworte: Haftungsbegrenzung, sonstige Vermögensschäden, § 433 HGB

Aktuelle Entwicklungen in den Fällen "MSC FLAMINIA" und "MOL COMFORT"

von Hannes Gärtner

Seite 11

Schlagworte: MOL COMFORT, MSC FLAMINIA, Konstruktionsfehler, Haftungsfond

Anwendung deutschen Teilstreckenrechts beim Multimodalvertrag

von Frank Geissler

Seite 13

Schlagworte: § 407-450, § 452a HGB, CMR, MÜ, Multimodaltransport, Schadensort, Ausland, Teilstrecke

Ihre Ansprechpartner

Seite 15

Unbegrenzte Haftung bei Lieferfristüberschreitung (?)

Bei der Beförderung termingebundener Ware (bspw. für die *Just-in-time-Produktion*), der Beförderung verderblicher Güter (bspw. Lebensmittel, in Spezialverpackungen beförderte Medikamente), o. ä., wird regelmäßig eine Lieferfrist vereinbart, binnen welcher der Spediteur/Frachtführer das ihm zur Beförderung übergebene Gut bei der Empfängerin abzuliefern hat (vgl. § 423 HGB).

Häufig kommt es bei der Beförderung entsprechender Güter zu einer Überschreitung der durch den Spediteur/Frachtführer geschuldeten Lieferfrist.

Ursachen dafür sind viele (bspw. Verkehrsstaus, fehlerhafte Disposition, Pannen, uVm.).

Nach § 431 Abs. 3 HGB ist die Haftung des Spediteurs/Frachtführers wegen Überschreitung der Lieferfrist auf den dreifachen Betrag der Fracht begrenzt. Und (!) erlöschen Ansprüche wegen Überschreitung der Lieferfrist, wenn der Empfänger dem Frachtführer/Spediteur die Überschreitung der Lieferfrist nicht innerhalb von 21 Tagen nach Ablieferung anzeigt (§ 438 Abs. 3 HGB). Die Schadensanzeige nach Ablieferung ist in Textform zu erstatten, wobei zur Wahrung der Frist die rechtzeitige Absendung genügt (§ 438 Abs. 4 HGB).

Schäden durch Überschreitung der Lieferfrist liegen ihrer Natur nach regelmäßig (deutlich) oberhalb des Regelhaftungsbeitrages des § 431 Abs. 3 HGB.

Geschädigte versuchen daher regelmäßig, ein qualifiziertes Verschulden des Spedi-

teurs/Frachtführers geltend zu machen, um eine unbeschränkte Haftung des Spediteurs/Frachtführers nach § 435 HGB zu begründen.

Das Amtsgericht Hamburg hat mit Urteil vom 25.06.2014, Az.: 31c C 237/13, ein qualifiziertes Verschulden des dort beklagten (Fix-/Sammelladungs-) Spediteurs (rechtskräftig) bejaht.

Streitgegenständlich war die Beförderung zweier Europaletten mit Meeresfrüchtesalaten an einen Lebensmittelgroßhändler in Süddeutschland. Die Sendung wurde am 12.04.2012 in Norddeutschland zur Beförderung übergeben, sollte am 13.04.2012 in Süddeutschland bei der Empfängerin angeliefert werden.

Am 13.04.2012, 10:48 Uhr, teilte der beklagte Spediteur der Versenderin mit, dass die Sendung an diesem Tage nicht mehr zugestellt werden könne und erkundigte sich, ob eine Anlieferung der Sendung auch (erst) am Morgen des 14.02.2014 vorgenommen werden könne, was von der Absenderin – unter Verweis auf die „slots“ bei Anlieferung bei Lebensmittelgroßhändlern und das verringerte Mindesthaltbarkeitsdatum abgelehnt wurde.

Auf entsprechenden Hinweis des Gerichts, dass die sogenannte *sekundäre Darlegungslast* des Spediteurs/Frachtführers auch bei Lieferfristüberschreitungen gelte und ein qualifiziertes Verschulden des Spediteurs/Frachtführers daher bereits zu vermuten sei, wenn der Spediteur/Frachtführer zu den Umständen und Ursachen der Lieferfristüberschreitung nicht substantiiert vortrage, hat sich der

beklagte Spediteur dahin eingelassen, dass, ob der Vielzahl der zu befördernden Sendungen, ein zweites Fahrzeug zu stellen war, hiermit eine Verzögerung einhergegangen wäre, während der Beförderung weitere – baustellenbedingte – Verzögerungen eingetreten wären und damit die Sendung, statt wie üblich und vorgesehen um 06:30 Uhr, erst um 07:18 Uhr, d. h. mit 48 Minuten Verzögerung in dem maßgeblichen Umschlagslager eingetroffen sei. Zu diesem Zeitpunkt sei der früh beauftragte Nahverkehrsunternehmer jedoch bereits unterwegs gewesen, sodass eine Zustellung am 13.04.2014 nicht mehr möglich gewesen wäre.

Die Entfernung zwischen dem Umschlagslager des beklagten Spediteurs und der Empfängerin hat ca. 50 km betragen.

Das Amtsgericht hat den entsprechenden Vortrag des beklagten Spediteurs nicht nur als unzureichend erachtet.

Sondern hat sich vielmehr der Auffassung gezeigt, dass bereits nach dem eigenen Vortrag des beklagten Spediteurs ein qualifiziertes Verschulden feststehe.

Und zwar mit der Begründung – und unter Verweis auf eine Entscheidung des OLG Stuttgart vom 28.05.2008, Az.: 3 U 10/08 –, dass sich ein qualifiziertes Verschulden des beklagten Spediteurs bereits daraus ergebe, dass er nicht unverzüglich einen Sondertransport organisiert habe. Zumal die Auftraggeberin den beklagten Spediteur, auf entsprechende Anfragen des beklagten Spediteurs am 13.04.2012 um 10:48 Uhr, bereits am 13.04.2014 um 11:39 Uhr darauf hingewiesen hatte, dass eine Zustellung am (nachfolgenden) Samstag nicht möglich sei. Sodass – so das Amtsgericht Hamburg – der beklagte Spediteur von sich aus gehal-

ten gewesen wäre, eine Sonderfahrt zu organisieren, um die (vertraglich geschuldete) Zustellung innert der Lieferfrist zu gewährleisten.

Trotz der Besonderheiten des vorangestellten Sachverhalts, dürfte daher gelten, dass bei absehbaren/bekanntem Lieferfristüberschreitungen der Spediteur/Frachtführer nötigenfalls auch (auf eigene Kosten) eine Sonderfahrt zu organisieren hat, um die Einhaltung der von ihm geschuldeten Lieferfrist sicher zu stellen und sich widrigenfalls nicht dem Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens und einer unbegrenzten Haftung auszusetzen. Insbesondere unter Berücksichtigung der regelmäßig geringfügigen Kosten einer Sonderfahrt, im Vergleich zu dem durch eine Lieferfristüberschreitung drohenden Schaden.

So im Ergebnis auch das Landgericht Lübeck, Urteil vom 10.09.2013, Az.: 13 O 70/12, (Druckerzeugnisse); OLG Stuttgart, a. a. O., TransportR. 2008, Seite 259 (Just-in-time-Lieferung in der Automobilindustrie); OLG Hamm, Urteil vom 08.11.2007, Az.: 18 U 199/07 (Just-in-time-Produkte für die Automobilindustrie).

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Lieferfristüberschreitung, Verspätung, qualifiziertes Verschulden, Lieferfrist, Just-in-time-Lieferung, § 423 HGB, § 431 Abs. 3 HGB, § 435 HGB

Missachtung von Weisung führt zur Haftungsdurchbrechung

In seinem Urteil vom 24.07.2014 hat das Landgericht Hamburg, 407 HKO 93/12, über folgenden Sachverhalt entschieden:

Die Klägerin war seitens ihrer Kundin mit dem Transport von Elektroteilen von Senec/Slowakei nach Hamburg beauftragt. Die Klägerin ihrerseits beauftragte die Beklagte, mit der sie wiederholt in Geschäftsbeziehung stand, mit der Durchführung des Transports. Im Transportauftrag an die Beklagte hieß es: „Lkw darf nur an gesicherten Parkplätzen stehen!!!!“. Ferner erfolgte im Transportauftrag der Hinweis „Weitere Infos unter www.iru.com“. Nicht nur, dass die Beklagte mehrfach von der Klägerin mit Transporten beauftragt war, so befanden sich in den zuvor vergebenen Transportaufträgen jeweils die zitierten Hinweise.

Die Sendung wurde der Beklagten im September 2011 vollständig übergeben. Die gesamte Sendung hatte ein Gewicht von 7.794,8 kg und einen Gesamtwert von EUR 172.590,33.

Der Fahrer der Beklagten hat den mit der streitgegenständlichen Sendung beladenen Lkw auf dem Rastplatz Muldental Nord in Deutschland abgestellt. Dort kam es in der Nacht zu einem Diebstahl. Unbekannte hatten die Lkw-Plane aufgeschnitten und Ware entwendet. Der Rastplatz ist weder vollständig umzäunt noch gibt es dort einen Wachdienst.

Die Sendung ist zu dem Empfänger nach Hamburg verbracht worden und zwischen den Parteien stand im Streit, ob der Empfänger den Verlust von Gütern mit einem

Gesamtgewicht von 114,4 kg zu einem Wert von EUR 27.627,90 festgestellt hatte.

Die Kundin der Klägerin hat ihre Ansprüche an die Klägerin abgetreten.

Nach Auffassung der Klägerin handelte es sich bei dem gewählten Autobahnrastplatz Muldental Nord nicht um einen gesicherten Parkplatz. Nach Auffassung der Klägerin war unter der Bezeichnung gesicherter Parkplatz mehr zu verstehen als ein an der Autobahn liegender Platz, der jedem Fahrer frei zugänglich ist. Aufgrund des Gesamtwertes und des Gesamtgewichts der Sendung war der Sendungswert der Sendung insgesamt nach Maßgabe der Rechtsprechung des BGH nicht als ungewöhnlich hoch anzusehen. Im Übrigen war der Wert - nach Behauptung der Klägerin - der Beklagten aus dem Lieferschein als Anlage zum Frachtbrief wie aus den Verzollungsdokumenten bekannt. Weiter hat die Klägerin behauptet, dass die auf dem CMR Frachtbrief abbeschriebenen Gegenstände bei dem Diebstahl in Verlust gekommen seien. Zu dem Warenschaden könne die Klägerin weiter einen CITC Conditions Aufschlag in Höhe von EUR 3.453,49 verlangen.

Nach Zahlung der Grundhaftung wurde der Rechtsstreit übereinstimmend zwischen den Parteien in Höhe von EUR 1.061,21 für erledigt erklärt.

Die Klägerin beantragte sodann, die Beklagte zu verurteilen, an die Klägerin EUR 30.020,18 sowie Zinsen zu zahlen. Die Beklagte ihrerseits beantragte die Klage abzuweisen.

Die Klägerin bestritt, dass die auf dem CMR Frachtbrief aufgeführten Gegenstände bei dem Diebstahl abhandengekommen sind. Der Fahrer hätte bei der Kontrolle in Hamburg nicht zugegen sein können.

Im Übrigen vertrat sie die Auffassung, dass die Klägerin sich nicht mit Erfolg auf Artikel 29 CMR berufen könne. Unter dem Begriff gesicherter Parkplatz sei kein festdefinierter Begriff nach Auffassung der Beklagten zu verstehen. Konkrete Weisungen in Bezug auf gesicherte Parkplätze hat die Klägerin der Beklagten nicht erteilt. Im Übrigen seien auf der Website www.iru.com keine genehmigten Parkplätze zu finden. Bei dem seitens des Fahrers ausgewählten Rastplatzes Muldental Nord handelt es sich um eine übersichtliche, gut beleuchtete Anlage, die von vielen Fahrzeugen angesteuert wird. Dort würden regelmäßig Polizeikontrollen stattfinden und im Übrigen hätte ein weiteres Fahrzeug der Beklagten direkt hinter dem geschädigten Lkw gestanden. Die Fahrer hätten vereinbart, wechselseitig die Fahrzeuge zu kontrollieren.

Im Übrigen wendet die Beklagte gegen die Forderung der Klägerin ein Mitverschulden ein. Bei Erteilung des Auftrags sei die Beklagte von der Klägerin nicht auf den außergewöhnlich hohen Schaden hingewiesen worden.

Das Landgericht Hamburg hat der Klage – mit Ausnahme des geltend gemachten Aufschlags – stattgegeben.

Das Landgericht ging davon aus, dass die Klägerin von der Beklagten aus abgetretenem Recht einen Anspruch des Warenschadens in Höhe von EUR 26.566,69 habe.

Der Anspruch ergäbe sich aus Artikel 17, 29 CMR. Das Gut ist im Gewahrsam der Beklagten abhandengekommen. Der zum Umfang des Schadens vernommene Zeuge hat glaubhaft ausgesagt, die unmittelbar an der Öffnung liegende Palette sei aufgerissen gewesen. Man habe sofort die Entladung gestoppt und den in dem CMR Frachtbrief dokumentierten Fehlbestand festgestellt.

Ein Berufen auf Haftungsbegrenzungen gemäß Artikel 23 CMR käme nicht in Betracht. Die Beklagte habe bewusst leichtfertig gegen vertragliche Verpflichtungen verstoßen. Zwischen den Parteien war vereinbart, dass der Lkw nur auf gesicherten Parkplätzen stehen sollte. Diese Weisung sei mit mehreren Ausrufezeichen versehen gewesen und hätte die Beklagte nicht annehmen können, dass die Klägerin diese Weisungen nicht ernst meint. Mit dem Einwand der Beklagten, es habe sich um einen Standardtransportauftrag gehandelt, könne die Beklagte nicht gehört werden. Denn unstreitig war zwischen den Parteien, dass standardmäßig zwar diese Weisung hinsichtlich der Parkplätze erteilt worden ist. Gerade deswegen durfte die Beklagte jedoch auch von einer Unbeachtlichkeit der Weisung nicht ausgehen.

Zwar ist die Weisung nicht in dem CMR Frachtbrief eingetragen. Dies führt jedoch nicht zur Unwirksamkeit dieser Vereinbarung.

Die Übernachtung auf dem Parkplatz Muldental stellt nach Auffassung des Gerichts einen bewusst leichtfertigen Verstoß gegen die Weisung dar. Für diesen Verstoß des Fahrers hat die Beklagte nach Artikel 3, 29 Abs. 2 CMR einzustehen. Unerheblich sei, dass der

Parkplatz Muldental sich in einem guten Zustand befunden habe und häufig frequentiert sei. Dies führe jedoch gerade nicht dazu, dass der Parkplatz als gesichert anzusehen sei. Allein aus dem Wortlaut der Weisung ergäbe sich, dass nicht auf den Pflegezustand und die Sauberkeit des Parkplatzes abzustellen sei, sondern dass ein Mehr an Sicherheit im Verhältnis zu einem regulären Parkplatz vorhanden sein müsste. Der Klägerin sei es eindeutig nicht darauf angekommen, dass der Fahrer in einer angenehmen Umgebung übernachtet, sondern es sei der Klägerin lediglich darauf angekommen, dass die Ware nicht abhanden kommt.

Damit es sich um einen gesicherten Parkplatz handelt, ist mehr erforderlich, als dass dieser übersichtlich und gut beleuchtet ist. Kriterium für einen gesicherten Parkplatz ist, dass dieser überwacht, umzäunt ist. Auch etwaige Polizeikontrollen führen zu keiner anderen Bewertung. Das Verhalten des Fahrers war subjektiv ein besonders schwerer Pflichtenverstoß. Er hat sich in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Klägerin hinweggesetzt. Die Weisung nur auf gesicherten Parkplätzen zu übernachten, diene der Sicherung des Transportgutes.

Ein rechtfertigender Grund für das Verhalten des Fahrers liegt nicht vor. Umstände, die gegen die Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstoßes sprechen, hat die Beklagte nicht vorgetragen.

Der geltend gemachte Anspruch war auch nicht um ein Mitverschulden der Klägerin gemäß § 254 Abs. 2 S. 1 wegen eines unterlassenen Hinweises auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens zu mindern. Die Beklagte hat insoweit verkannt, dass die Rechtsprechung erst dann von einer Hin-

weispflicht des Versenders ausgeht, wenn der Warenwert den zehnfachen Betrag der gesetzlichen Haftungsbegrenzung überschreitet. Dies war bei einem Sendungsgewicht von 7.794,8 kg und dem Gesamtwert der Sendung von ca. EUR 173.000,00 nicht der Fall.

Die Entscheidung des Landgerichts ist rechtskräftig.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
*Fachanwältin für Transport- und Spediti-
onsrecht*

Schlagworte: Verletzung von Weisungen, Haftungsdurchbrechung, Mitverschulden, § 29 CMR, § 254 BGB

Erhebliche Auswirkungen des neuen Mindestlohngesetzes (MiLoG) auf die Transportbran- che

Bekanntlich hat nach langem Ringen nun der Bundestag das Mindestlohngesetz (MiLoG) verabschiedet, welches am 01.01.2015 in Kraft treten wird.

Die wirtschaftlichen und organisatorischen Auswirkungen auf die Unternehmen der Transportbranche sind dabei durchaus erheblich.

Neben dem bekanntermaßen künftig an alle eigenen Arbeitnehmer zu zahlenden Stundenlohn in Höhe von mindestens € 8,50 brutto, welcher übrigens auch für geringfügig Beschäftigte gilt, gibt es künftig eine Pflicht des Arbeitgebers zur Aufzeichnung von Beginn, Ende und Dauer der täglichen Arbeitszeit aller Be-

schäftigten maximal sieben Tage später, wobei er diese Aufzeichnungen wenigstens zwei Jahre lang aufzubewahren hat.

Der Arbeitnehmer kann künftig Lohnnachforderungen in Höhe des Differenzbetrages vom tatsächlich gezahlten Lohn zum Mindestlohn für die Dauer von drei Jahren geltend machen, ohne hieran durch Ausschlussfristen oder Verwirkung gehindert zu sein.

Darüber hinaus können die Sozialversicherungsträger die Differenz zu den auf Basis des Mindestlohnes abzuführenden Arbeitgeber- und Arbeitnehmeranteilen sogar binnen vier Jahren, beginnend mit dem Ende des Kalenderjahres des Entstehens, nachfordern, wobei der Arbeitgeber nur maximal für drei Monate Arbeitnehmerbeiträge mit dem Lohn verrechnen kann.

Besonders gravierend für die Branche ist jedoch die Durchgriffshaftung auf den Auftraggeber bei Nichteinhaltung der Mindestlohnansforderungen durch den unmittelbaren und jeden späteren Subunternehmer.

Ein Unternehmer, z.B. ein Spediteur, (Haupt-) Frachtführer oder Logistikunternehmer, der einen anderen Unternehmer mit der Erbringung von Werk- oder Dienstleistungen beauftragt, also Fracht-, Speditions-, Lager- oder Logistikverträge abschließt, haftet für die Verpflichtungen dieses Unternehmers zur Zahlung des Mindestlohns wie ein Bürge.

Er kann sich hiergegen nur entlasten, wenn er nachweist, dass er weder positive Kenntnis noch grob fahrlässige Unkenntnis davon hatte, dass der Arbeitgeber seiner Verpflichtung zur Zahlung des Mindestlohns nicht oder nicht rechtzeitig nachkommt.

Hinzu kommt, dass der Einsatz eines solchen Subunternehmers eine Ordnungswidrigkeit darstellt. Diese Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu € 500.000,- geahndet werden. Eine üblicherweise angewandte Formel bemisst die Geldbuße nach der doppelten Höhe des nicht gezahlten Mindestlohns zuzüglich eines 30 %igen Aufschlags.

Im Falle eines vorsätzlichen Handelns verdoppelt sich dieser Betrag noch einmal.

Den Betroffenen ist daher künftig eine besonders sorgfältige Auswahl der von ihnen eingesetzten Subunternehmer anzuraten. Ferner sollten sich diese von dem jeweiligen Unternehmer – etwa in Transportaufträgen oder AGBs in Rahmenverträgen – die Einhaltung der Vorschriften des MiLoG schriftlich zusichern lassen.

Darüber hinaus ist dringend anzuraten, sich in einer sog. Freistellungsvereinbarung vom Unternehmer von derartigen Nachforderungen des Arbeitnehmers und der Sozialversicherungsträger sowie von Bußgeldern auf erstes Anfordern freihalten zu lassen.

Letzteres ist allerdings bei Weigerung des Subunternehmers in der Praxis nur ein geringer Schutz, der zudem im Falle von dessen Insolvenz nicht durchsetzbar ist.

Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: §§ 1, 2, 13, 17 MiLoG, Mindestlohngesetz, Haftung, Durchgriff, Aufzeichnungspflicht, Lohnnachzahlung, Sozialversicherungsanteile, Subunternehmer, Freistellungserklärung, Zusicherung

Neuregelung der Verzugszinsen

Seit dem 29.07.2014 wurde die europäische Richtlinie zur Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr durch den deutschen Gesetzgeber umgesetzt. Durch eine strengere Regulierung der Verzugszinsen sollen die Parteien zu einer pünktlichen Leistung bewegt werden.

Bei der Umsetzung in das deutsche Recht erfolgte eine umfangreiche Änderung des § 288 BGB, welcher die Zinsen bei Verzug regelt.

Nach der bisherigen Gesetzeslage konnte ein Gläubiger von seinem Schuldner im Falle des Zahlungsverzugs von Entgeltforderungen Zinsen in Höhe von acht Prozentpunkten über dem Basiszinssatz verlangen. Voraussetzung war, dass beide Parteien keine Verbraucher sind.

Mit der Neuregelung seit dem 29.07.2014 kann der Gläubiger im Geschäftsverkehr gemäß § 288 Abs. 2 BGB nunmehr Zinsen in Höhe von **neun** Prozentpunkten über dem Basiszinssatz verlangen.

Darüber hinaus kann der Gläubiger gemäß § 288 Abs. 5 BGB einen pauschalisierten Verzugsschaden von EUR 40,00 geltend machen. Allerdings ist dieser Verzugsschaden auf etwaige außergerichtliche Anwaltskosten anzurechnen.

Sofern die außergerichtlichen Anwaltskosten EUR 40,00 überschreiten, können daher

lediglich die Anwaltskosten geltend gemacht werden. Belaufen sich die Anwaltskosten jedoch auf unter EUR 40,00, können stattdessen die pauschalisierten EUR 40,00 gefordert werden. Diese können auch dann verlangt werden, wenn die Forderungseintreibung durch das Unternehmen selbst oder durch ein Regressbüro erfolgt. In diesen Fällen waren und sind die hierdurch entstandenen Kosten bislang nicht erstattungsfähig, allerdings hilft der pauschalisierte Verzugsschaden diesen Kostenposten (teilweise) auszugleichen.

Zu beachten ist jedoch, dass die neue Regelung des § 288 BGB gemäß Art. 3 § 34 EGBGB grundsätzlich für Verträge gilt, die nach dem 28. Juli 2014 geschlossen wurden. Die Regelung gilt jedoch auch dann, wenn der Vertrag zwar vor dem 28. Juli 2014 geschlossen wurde, die Gegenleistung jedoch nach dem 30. Juli 2014 erbracht wurde.

Ein Beispiel: Unternehmen A und Unternehmen B schließen am 30.07.2014 einen Frachtvertrag. Unternehmen A transportiert die Sendung und verlangt hierfür die vereinbarte Fracht von Unternehmen B. Eine Zahlung erfolgt jedoch nicht innerhalb der gesetzten Frist. In diesem Fall findet die neue Regelung des § 288 BGB Anwendung. Der Verzugszins beträgt neun Prozentpunkte über dem Basiszinssatz und es kann der pauschalisierte Verzugsschaden von EUR 40,00 geltend gemacht werden.

Abwandlung 1: Der Vertrag wurde am 28.06.2014 geschlossen und die Beförderung am 01.08.2014

durchgeführt. Auch in diesem Fall gilt die neue Regelung. Zwar wurde der Vertrag vor dem 28.07.2014 geschlossen, die Gegenleistung jedoch nach dem 30.07.2014 erbracht.

Abwandlung 2: Der Vertrag wurde am 28.06.2014 geschlossen und die Beförderung am 30.06.2014 erbracht. In diesem Fall gilt die alte Regelung des § 288 BGB, nach welcher Verzugszinsen in Höhe von acht Prozentpunkten über dem Basiszinssatz anfallen. Ein pauschalisierter Verzugschaden kann nicht geltend gemacht werden.

Zu beachten ist, dass die neue Regelung lediglich auf Entgeltforderungen Anwendung findet. Schadensersatzansprüche werden im Falle des Verzugs auch weiterhin gemäß § 288 Abs. 1 BGB lediglich mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz verzinst. Zudem kann hier der pauschalisierte Verzugschaden nicht geltend gemacht werden.

Abschließend möchten wir darauf hinweisen, dass der Basiszinssatz derzeit -0,73% beträgt. Sofern eine Forderung mit fünf Prozentpunkten über dem Basiszinssatz verzinst wird, betragen die Zinsen folglich 4,27%.

mr. Hannes Gärtner LL.M.

Schlagworte: Verzugszinsen, Bekämpfung von Zahlungsverzug im Geschäftsverkehr, § 288 BGB

Die Haftung bei sonstigen Vermögensschäden

Immer wieder kommt es bei Transporten zu Schäden, sei es durch Beschädigungen am Gut selbst, Verlust des Gutes oder aber eine verspätete Ablieferung.

Hier haftet der Frachtführer in der Regel – vorausgesetzt, es liegt kein qualifiziertes Verschulden vor – nur bis zu einer gewissen Haftungsgrenze.

Aber wie sieht die Haftung eigentlich für Vermögensschäden aus, die auf keine der oben genannten Ursachen zurückzuführen sind?

§433 HGB

Auch hierfür gibt es eine Haftungsbegrenzung, welche in § 433 HGB geregelt ist.

Danach ist die Haftung begrenzt auf das Dreifache des Betrages, der bei Verlust des Gutes zu zahlen wäre.

Voraussetzung für diese Haftungsbegrenzung ist zunächst die Verletzung einer vertraglichen Pflicht. Ob eine Hauptleistungspflicht oder eine Neben- oder Schutzpflicht verletzt wurde, ist hierfür unerheblich. Auch vorvertragliche Pflichtverletzungen können zu einer Heranziehung des § 433 HGB führen, wenn beispielsweise eine fehlerhafte Beratung vor Vertragsschluss dazu führt, dass es zu Schäden bei der Vertragsabwicklung kommt.

Es darf sich nicht um Schäden infolge von Güterschäden, Lieferfristüberschrei-

tungen und Nachnahmefehlern handeln. Die für diese Schäden einschlägigen Normen gehen den Beschränkungen aus § 433 HGB vor. Etwas anderes gilt nur, wenn der Schaden nicht im Haftungszeitraum des § 425 HGB entsteht, d.h. *vor* Übernahme und *nach* Ablieferung des Gutes.

§ 433 HGB gilt zudem nur für Vermögensschäden. Sach- und Personenschäden sind von der Haftungsbegrenzung ausgenommen.

Letztlich muss der Schaden im Zusammenhang mit der Ausführung der Beförderung entstanden sein.

Der Regelungsbereich ist beispielsweise eröffnet, wenn Verzug der Beförderung schon *vor* Übernahme des Gutes eintritt, weil es Schwierigkeiten bei der Disposition des Beförderungsmittels gegeben hat.

Ein weiteres sehr anschauliches Beispiel für den Anwendungsbereich der Norm findet sich in einer Entscheidung des Landgerichts Osnabrück:

**LG Osnabrück, Urteil vom 27.09.2013,
AZ. 13 O 47/13**

Im dortigen Fall sollte eine 1.028 kg schwere Gummituchwaschanlage mit einem Wert von EUR 84.121,60 durch die Beklagte von der A-AG an die B-AG als Empfängerin transportiert werden.

Die Ablieferung sollte fix am 17.11.2011 erfolgen. Die Ware wurde dafür am 15.11.2011 in ein Lager der Beklagten transportiert, von wo es im Einzeltransport direkt zur Empfängerin gebracht werden sollte.

Am 16.11.2011 meldete sich die A-AG bei der Beklagten telefonisch und per E-Mail und teilte mit, dass die Ware **auf gar keinen Fall** bei der Empfängerin angeliefert werden dürfe.

Die Beklagte leitete die Ware sodann zu einem Kooperationspartner um und vermerkte im Informationssystem, dass die Ware **vorerst** nicht ausgeliefert werden solle.

Der Hinweis wurde ebenfalls auf der Frachtkarte als auch auf dem Übergabeschein an die Streithelferin aufgeführt. Auf letzterem unter der Rubrik „Bemerkungen zur Sendung“, jedoch nicht unter der Rubrik „Vorgaben für die Zustellung“. Ebenso befand sich ein Hinweis auf der Rollkarte.

Trotzdem wurde die Anlage am 17.11.2011 an die B-AG ausgeliefert.

Als die A-AG von der Auslieferung erfuhr, war die Gummituchwaschanlage bereits in eine Druckmaschine eingebaut und an den Endkunden ausgeliefert worden.

Über das Vermögen der B-AG wurde das Insolvenzverfahren eröffnet. Eine Zahlung der Handelsrechnung durch die B-AG erfolgte nicht.

Entscheidung

Das Gericht stützte sich auf den § 433 HGB und verurteilte die Beklagte zur Zahlung von **EUR 19.808,96** zuzüglich Zinsen, also der dreifachen Summe dessen, was bei einem Verlust der Sendung zu zahlen gewesen wäre. Berücksichtigt wurde außerdem eine bereits vorgericht-

lich geleistete Zahlung der Beklagten in Höhe von EUR 9.920,80.

Das Gericht argumentierte, dass die Gummitchwaschanlage durch die Ablieferung und den späteren Einbau nicht in Verlust geraten sei, da schließlich der Verbleib der Sendung geklärt sei. Eine Beschädigung oder Lieferfristüberschreitung lägen zweifelsohne nicht vor.

Ein qualifiziertes Verschulden, das die Haftungsbegrenzung durchbrechen würde, sah das Gericht vorliegend nicht. So heißt es im Urteil:

„Der Umstand allein, dass die Weisung im Ergebnis unbeachtet geblieben ist, begründet diesen Vorwurf für sich noch nicht. Die gesetzliche Haftungsbegrenzung trägt dem Umstand Rechnung, dass in einem Massengeschäft Güter von teilweise erheblichem Wert (hier: 84.121,60 € Rechnungswert) umgeschlagen werden, wobei die Transportvergütung nur einen winzigen Bruchteil davon ausmacht (hier ausweislich der Rechnung [...] 270,00 €). Die Haftungsbegrenzung macht das allgemeine Transportrisiko erst kalkulierbar. Sie ermöglicht daher erst, dass Güter von erheblichem Preis preiswert transportiert werden können.“

Die Beklagte habe jedoch jegliche Maßnahmen zur Einhaltung der Weisung getroffen. Ihr einziger Fehler könnte darin bestehen, dass sie eine Frachtkarte ausgestellt habe. Allerdings befand sich auch auf dieser ein entsprechender Hinweis.

Entscheidende Fehlerquelle sei ein Missverständnis dahingehend, dass vermerkt wurde, die Ware solle **vorerst** nicht ausgeliefert werden. Bei der Beklagten habe nie-

mand über die Gründe der Weisung Bescheid gewusst, sodass sich die A-AG anrechnen lassen muss, dass sie die Beklagte nicht ausreichend sensibilisiert habe.

Die Auffassung teilte auch das Berufungsgericht, welches in seinem Hinweisbeschluss vom 04.03.2014 mitteilte, dass es beabsichtige, die Berufung der Klägerin durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

Anja Göbel
Rechtsanwältin

Schlagworte: Haftungsbegrenzung, sonstige Vermögensschäden, § 433 HGB

Aktuelle Entwicklungen in den Fällen “MSC FLAMINIA“ und “MOL COMFORT“

Nachdem beide Schiffsunglücke letztes Jahr die Presse beherrschten, hat nun die juristische Aufarbeitung der Unglücke begonnen, über deren Zwischenstand wir Sie hiermit informieren möchten:

Brand auf der “MSC FLAMINIA“

1. Untersuchungen zur Unglücksursache

Als sehr wahrscheinliche Schadensursache konnte eine Polymerisierung von Devinylbenzol ausgemacht werden. Bei der Polymerisierung werden erhebliche Mengen Hitze und Gase freigesetzt, welche letztendlich zur Explosion des Containers und eines Brandes der umliegenden Sendungen geführt haben könnten.

Für eine derartige Polymerisierung wird jedoch eine externe Energiequelle benötigt, welche dem Devinylnbenzol Wärme zuführt. Es wird vermutet, dass diese Wärme von einem sich in der Nähe befindlichen Tankcontainer mit Diphenylamin ausging. Für die Beladung in einen Container muss das Diphenylamin stark erhitzt werden, damit es flüssig wird. Während des Transportes erkaltet es und gibt die Wärme in die Umgebung ab.

Gemäß Chartervertrag soll es MSC erlaubt gewesen sein, Devinylnbenzol ausschließlich in gekühlten Containern und lediglich an Deck zu transportieren. Tatsächlich wurde der Container jedoch unter Deck transportiert.

Vor diesem Hintergrund ist zu klären, ob das Devinylnbenzol seitens MSC falsch verladen wurde und ein Verschulden daher MSC zuzurechnen ist, oder ob der Container mit falschen Ladungsangaben an MSC übergeben wurde. Dies würde ein Verschulden der Ladungsinteressenten bzw. deren Spediteure begründen.

Darüber hinaus gibt es Anzeichen, dass das Löschwassersystem an Bord der MSC FLAMINIA sowie ihrer Schwesterschiffe nicht korrekt eingerichtet worden war und die Löschbemühungen daher stark beeinträchtigt waren.

2. Verfahren

Seitens der Ladungseigentümer wurden Klagen gegen MSC als Betreiber des Schiffes eingereicht. Hier wird der Vorwurf erhoben, dass das Devinylnbenzol nicht korrekt verladen und das Schiff darüber hinaus aufgrund der mangelhaften Löschwassersystems nur eingeschränkt ladetüchtig bzw. seetüchtig war.

MSC hat im Gegenzug eine Widerklage gegen die Ladungseigentümer auf Beteiligung an der Havarie-Grosse erhoben.

Darüber hinaus wurden seitens MSC und der Ladungsinteressenten Klage gegen die Ladungseigentümer sowie Spediteure des Devinylnbenzol erhoben. Diesen wird vorgeworfen, dass die Sendung nicht transportgeeignet bzw. mit falschen Transportinstruktionen versehen war.

Hauptfrage des Verfahrens ist daher zu klären, ob ein Verschulden seitens MSC oder seitens der Ladungsinteressenten gegeben ist.

Untergang der "MOL COMFORT"

1. Haftungsfond

Das Verfahren vor dem Tokioter Distriktgericht dauert an. Derzeit werden die vielen Anmeldungen der Forderungen durchgesehen und auf Doppelanmeldungen überprüft. Teilweise haben sowohl die Ladungsinteressenten, als auch die jeweiligen Frachtführer/Spediteure eine Anmeldung der gleichen Forderung vorgenommen. Erst wenn eine abschließende Bewertung erfolgt ist, kann über die Höhe der Auszahlungen eine Aussage gemacht werden.

2. Verfahren gegen die Werft MHI

Der Betreiber der "MOL COMFORT" hat Klage gegen die Werft als Hersteller erhoben. Die Forderung beläuft sich derzeit auf ca. 120 Mio. USD. Zentrales Argument der Forderung ist, dass das Schiff einen Konstruktionsmangel aufwies, welcher für MOL nicht vorhersehbar war.

Die Tatsache, dass das Schwesterschiff "APL ZEEBRUGGE" bereits ein Jahr vor dem Unglück eine Verformung an der gleichen Stelle der Rumpfsektion aufwies und auch an den anderen Schwesterschiffen Schwachpunkte entdeckt wurden, könnte in diese Richtung deuten. Fraglich ist hier jedoch, ob die Werft MOL über den Vorfall auf der "APL ZEEBRUGGE" informiert hatte. Wäre dies der Fall gewesen, hätte MOL entsprechende Vorsorgemaßnahmen treffen müssen.

Ein Großteil der Ladungsinteressen hat in der Zwischenzeit ebenfalls Klage gegen MHI erhoben. Der zuständige japanische Richter hat die Verfahren mittlerweile zusammengeführt. Auch hier wird derzeit eine Durchsicht der Forderungen vorgenommen. Gemäß Aussage unserer Korrespondenzanwälte, ist hier wohl erst nächstes Jahr mit neuen Erkenntnissen zu rechnen.

Anders als MOL oder sämtliche Frachtführer/Spediteure, kann die Werft sich nicht auf eine Haftungsbeschränkung berufen. Sollte daher ein Verschulden festgestellt werden, würde MHI unbegrenzt haften.

3. Verfahren gegen deutsche Spediteure/Frachtführer

Parallel zu den Verfahren in Übersee wurden deutsche Frachtführer und Spediteure in Deutschland verklagt. Die Verfahren dauern derzeit noch an, allerdings stehen bei Redaktionsschluss die ersten Urteile an.

Zentrale Frage der Verfahren ist auch hier, ob die "MOL COMFORT" einen Konstruktionsfehler aufwies. Im Falle eines Konstruktionsfehlers ist der Frachtführer gemäß § 498 Abs. 2 S. 2 a. F. HGB nur dann von seiner Haftung befreit, wenn er nachweisen kann, dass der Konstruktionsmangel zu Beginn

der Reise nicht erkennbar war. Insofern liegt es an dem Frachtführer zu beweisen, dass die "MOL COMFORT" einen Konstruktionsfehler aufwies und dass dieser nicht erkennbar war. Gelingt dieser Nachweis nicht, greift die Haftungsbefreiung nicht ein.

Einzelne Richter haben hier jedoch durchblicken lassen, dass sie einen Konstruktionsmangel wohl annehmen, was - unserer Auffassung nach - höchst bedenklich ist. Da die Untersuchungen in Japan noch andauern, kann hier derzeit weder abschließend darüber geurteilt werden, ob ein Konstruktionsfehler tatsächlich vorlag, noch ob dieser für die Frachtführer nicht vorhersehbar war.

Sobald uns ein erstes Urteil in Sachen "MOL COMFORT" vorliegt, werden wir hierüber ausführlich berichten.

mr. Hannes Gärtner LL.M.

Schlagworte: MOL COMFORT, MSC FLAMINIA, Konstruktionsfehler, Haftungsfond

Anwendung deutschen Teilstreckenrechts beim Multimodalvertrag

Aus gegebenen Anlass soll nachfolgend einmal die Rechtslage im Falle eines Schadens im Ausland im Rahmen eines multimodalen Transports dargestellt werden.

Sofern zwischen einem Auftraggeber und einem Frachtführer bzw. einem Spediteur bei Fixkostenspedition ein Vertrag über eine Beförderung mit verschiedenen Beförderungsmitteln

abgeschlossen wird, ist zunächst zu fragen, ob hierauf deutsches (sog. „Sach-“) Recht anzuwenden ist. Dies ist regelmäßig der Fall, wenn der Frachtführer in Deutschland seine Hauptniederlassung hat und ein weiterer Bezug zu Deutschland vorhanden ist, also sich dort der Be- oder Entladeort befindet oder der Auftraggeber hier seinen Sitz hat.

Schlagworte: § 407-450, § 452a HGB, CMR, MÜ, Multimodaltransport, Schadensort, Ausland, Teilstrecke

Generell gelten sodann betreffend der Haftung die allgemeinen Vorschriften des Frachtrechts in den §§ 407- 450 HGB.

Gemäß § 452a HGB finden bei einem bekannten Schadensort auf einer Teilstrecke allerdings die besonderen gesetzlichen Regelungen für diese Strecke Anwendung. Dies sind wiederum die nationalen deutschen Bestimmungen, es sei denn, es gelten hier zwingend internationale Abkommen, wie z.B. die CMR oder das Montrealer Übereinkommen.

Zu beweisen hat den Schadensort dabei derjenige, welcher sich auf diese Rechtsvorschriften beruft, zumeist, weil sie eine geringere Haftung vorsehen.

Bei einem Transport durch einen deutschen Frachtführer für einen deutschen Auftraggeber von Dänemark per Seeschiff nach Australien und nachfolgendem Landtransport per Lkw zum Ablieferort kommt daher im Falle einer Beschädigung auf der Lkw-Strecke in Australien deutsches (Land-) Frachtrecht zur Anwendung (vgl. BGH, Urteil vom 29.07.2009, Az. I ZR 212/06).

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com

Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

Anja Göbel
a.goebel@grimme-partner.com

Hannes Gärtner
h.gaertner@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 9, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung.