



## NEWSLETTER #2/2010

### Änderung der Rechtsprechung des BGH zur Verjährung von Frachten

Nach der Vorschrift des § 439 I 1 HGB verjähren Ansprüche des Frachtführers / Spediteurs und Ansprüche gegen den Frachtführer / Spediteur regelmäßig binnen Jahresfrist.

Gem. § 439 I 2 HGB verlängert sich die Verjährungsfrist bei einem sog. *qualifizierten Verschulden*, d.h. bei Leichtfertigkeit und Vorsatz auf drei Jahre.

Bisher war es jedoch Auffassung des BGH und der weit überwiegenden Meinung in Rechtsprechung und Literatur, dass die dreijährige Verjährungsfrist des § 439 I 2 HGB nur auf (Ersatz-) Ansprüche gegenüber dem Frachtführer / Spediteur, nicht aber auf Aufwendungsersatzansprüche (offene Frachten, verauslagte Abgaben, usw.) des Frachtführers / Spediteurs gegenüber seinem Auftraggeber anwendbar ist.

Mit der Folge, dass Aufwendungsersatzansprüche des Spediteurs / Frachtführers mit Ablauf eines Jahres stets als verjährt angesehen wurden.

Der BGH hat seine entsprechende Rechtsprechung mit seiner aktuellen Entscheidung vom 22.04.2010, Az. I ZR 31/08, jedoch aufgegeben und erachtet die Vorschrift des § 439 I 2 HGB

nunmehr auch auf Aufwendungsersatzansprüche des Spediteurs / Frachtführers für anwendbar.

D.h., der Spediteur / Frachtführer nunmehr, statt einem Jahr, drei Jahre Zeit hat, seine Ansprüche auf Aufwendungsersatz geltend zu machen.

Jedoch mit der Maßgabe, dass dem Auftraggeber des Spediteurs / Frachtführers hinsichtlich der Nichtbezahlung der Aufwendungen des Spediteurs / Frachtführers ein zumindest leichtfertiges und rechtswidriges Verhalten vorzuwerfen ist.

Der BGH führt in seiner Entscheidung weiter aus, dass eine Nichterfüllung eines unstrittigen vertraglichen Vergütungs- oder Aufwendungsersatzanspruches – sprich die Nichtbezahlung einer Rechnung durch den Schuldner – regelmäßig vorsätzlich geschieht.

Gleichwohl aber sehr wohl Sachverhalte denkbar seien, in welchen die Nichterfüllung eines unstrittigen vertraglichen Vergütungs- oder Aufwendungsersatzanspruches nicht unbedingt vorsätzlich, sondern u.U. auch nur fahrlässig erfolgt.

Bspw., wenn der Schuldner des Spediteurs / Frachtführers der u.U. auch rechtsirrigten Auffassung ist, dem Spediteur / Frachtführer nichts mehr zu schulden, Gegenansprüche oder ein

Zurückbehaltungsrecht gegenüber dem Spediteur / Frachtführer inne zu haben, o.ä.

Es dürfte daher für die Zukunft gelten, dass vertragliche Vergütungs- oder Aufwendungsersatzansprüche des Spediteurs / Frachtführers i.d.R. wohl erst nach drei Jahren verjähren, jedoch auf die jeweiligen Umstände des Einzelfalls abzustellen ist.

Spannend wird dabei werden, wie die Gerichte die Beweislastverteilung beurteilen.

Grundsätzlich hat nämlich der Anspruchsteller die Voraussetzungen eines qualifizierten Verschuldens des Anspruchsgeners zu beweisen.

Will heißen, der Spediteur / Frachtführer darzulegen und nachzuweisen hätte, dass sein Auftraggeber die vertraglichen Vergütungs- oder Aufwendungsersatzansprüche vorsätzlich nicht befriedigt hat.

Da es sich insoweit jedoch um eine *innere Tatsache* des Schuldners handelt, dürfte ein entsprechender Nachweis schwierig zu führen sein.

Die Entscheidung des BGH deutet jedoch an, dass eine vertragswidrige Nichtbezahlung von vertraglichen Vergütungs- oder Aufwendungsersatzansprüchen ein mind. leichtfertiges Verhalten des säumigen Vertragspartners indiziert.

Durch die vorgenannte Entscheidung des BGH hat sich die Rechtsstellung des Spediteurs / Frachtführers mithin weiter verbessert.

*Benjamin Grimme*

### **Noch einmal: Die Berufung auf die Bestimmungen der ADSp ist ausgeschlossen, wenn in einer Verkehrshaftungsversicherung ein (erheblicher) Selbstbehalt vereinbart ist**

Das OLG Nürnberg hat mit einem Beschluss in einer unserer Sachen vom 15.04.2010, Az. 3 AR 547/10, seine bisherige Rechtsprechung (vgl. nur die Urteile des OLG Nürnberg vom 18.07.2007, Az. 12 U 2444/06 und vom 16.05.2007, Az. 12 U 2119/06) bestätigt, dass sich ein Spediteur / Frachtführer nicht auf die Bestimmungen der ADSp berufen kann, wenn in den Versicherungsbedingungen ein Selbstbehalt vereinbart ist, durch welchen ein *Großteil des Schadens* - im Außenverhältnis zu dem Geschädigten - nicht von der Verkehrshaftungsversicherung gedeckt ist.

Streitgegenständlich war ein Schaden von EUR 10.441,-; der Selbstbehalt des verklagten Spediteurs betrug USD 10.000,-.

Nach der Auffassung des OLG Nürnberg erfüllte die Verkehrshaftungsversicherung des beklagten Spediteurs hiernach nicht die Voraussetzungen der Ziff. 29.1 ADSp.

Mit der Folge, dass sich der beklagte Spediteur nach Ziff. 29.3 ADSp nicht auf die Bestimmungen der ADSp berufen konnte.

Da nach Ziff. 29.2 ADSp die Vereinbarung eines Selbsthaltes (sowie die Vereinbarung einer Höchstersatzleistung je Schadensfall, Schadensereignis und Jahr) jedoch grundsätzlich zulässig ist, erscheint fraglich, wann der Selbstbehalt den *Großteil des Schadens* erreicht.

Das OLG Nürnberg hat diese Frage in seiner bisherigen Rechtsprechung offen gelassen und deren Beantwortung

von den Umständen des Einzelfalles abhängig gemacht.

Koller (Koller: Transportrecht, 6. Auflage, Ziff. 29 ADSp, Rz. 3) ist – ohne nähere Begründung - der Auffassung, dass der Selbstbehalt max. 10% der Regelhaftung nicht übersteigen darf.

Bahnsen (vgl. Münchner Kommentar (Bahnsen): HGB, Bd. 7, 2. Auflage; Vorbem. ADSp, Rz. 277, 279) kommt bei einem einfachen Verschulden – ebenfalls ohne Begründung – zu dem gleichen Ergebnis, erachtet bei einem qualifizierten Verschulden des Spediteurs / Frachtführers aber noch einen höheren Selbstbehalt für zulässig.

Da jedoch die Regelhaftung des Spediteurs / Frachtführers von dem jeweiligen Sendungsgewicht abhängig ist, ein Selbstbehalt in einer Verkehrshaftungsversicherung aber üblicherweise gewichtsunabhängig bestimmt ist, besteht eine erhebliche Rechtsunsicherheit zu Lasten des Spediteurs / Frachtführers.

*Benjamin Grimme*

**Interventionswirkung auch dann, wenn die im Vorprozess getroffenen entscheidungserheblichen Feststellungen („nur“) auf Beweislastentscheidungen beruhen**

Das Landgericht Köln hat in seiner Entscheidung vom 22.04.2010, Aktenzeichen 83 S 1/10 entschieden, dass es rechtlich (hinsichtlich der Interventionswirkung) keinen Unterschied macht, ob die im Vorprozess getroffenen tragenden (entscheidungserheblichen) Feststellungen auf Beweislastentscheidungen beruhen oder nicht.

Der Berufungsentscheidung des Landgerichts Köln war ein Vorprozess vor dem Amtsgericht Hamburg, Aktenzei-

chen 35A C 197/08 und ein Rechtsstreit erster Instanz vor dem Amtsgericht Köln, Aktenzeichen 114 C 268/09 vorangegangen.

In dem Rechtsstreit vor dem Amtsgericht Hamburg hatte die Klägerin als Transportversicherer Schadensersatzansprüche gegen ein seitens der Versicherungsnehmerin beauftragten Transportunternehmens wegen eines Teilverlustes von Transportgut auf dem Weg von Köln nach Harmina, Finnland geltend macht.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte das Transportunternehmen mit dem Transport drei Paletten mit Projektoren beauftragt. Die Sendung bestand insgesamt aus 155 Kartons.

Die Sendung sollte seitens des Frachtführers bei der Lagerhalterin der Versicherungsnehmerin in Köln übernommen werden. Der Lagerhalterin wurde seitens der Klägerin vor dem Amtsgericht Hamburg der Streit verkündet und die Lagerhalterin trat dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin bei.

Nach Ablieferung der Sendung in Finnland, teilte die Empfängerin der Versicherungsnehmerin mit, dass vier Kartons für Projektoren bei Ablieferung leer gewesen seien.

Der Frachtführer bestritt, dass ihm die als fehlend gemeldeten Projektoren seitens des Lagerhalters übergeben worden seien.

Das Amtsgericht Hamburg hat über die Frage der vollständigen Sendungsübergabe an den Frachtführer Beweis durch Zeugenvernehmung der Mitarbeiter der Streitverkündeten/Lagerhalterin erhoben.

In seinem Urteil vom 12.02.2009 stellte das Amtsgericht Hamburg fest, dass nach dem Ergebnis der Beweisauf-

nahme nicht mit der nach § 286 ZPO erforderlichen Gewissheit festgestellt werden könne, dass die als verloren gemeldeten Projektoren an den Frachtführer übergeben worden seien.

Weder die Klägerin noch die Streithelferin legten Berufung gegen das Urteil des Amtsgerichts Hamburg ein.

Aufgrund der Entscheidung des Amtsgerichts Hamburg und der damit im Zusammenhang stehenden Nichtbeweisbarkeit der vollständigen Sendungsübergabe, war nunmehr die Klägerin der Ansicht, dass die Streithelferin und Lagerhalterin ihr Ersatz für den entstandenen Schaden zu zahlen habe. Die Streitverkündete jedoch verweigerte die Zahlung, so dass ein Folgeprozess vor dem Amtsgericht Köln geführt wurde.

In dem Rechtsstreit vor dem Amtsgericht Köln erhob sodann die Beklagte (Streitverkündete des Vorprozesses) die Einrede der Verjährung und vertrat die Auffassung, dass die einjährige Verjährungsfrist gemäß §§ 475 a S. 1, 439 Abs. 1 S. 1 HGB zur Anwendung käme.

Die Klägerin war der Ansicht, dass die dreijährige Verjährungsfrist gelte, so dass die Einrede der Verjährung seitens der Beklagten nicht durchgreifen könne.

Dies hat das Amtsgericht Köln jedoch anders gesehen und die Klage der Klägerin am 04.11.2009 abgewiesen. In seiner Entscheidung führte das Amtsgericht Köln aus, dass nach Auffassung des Gerichtes nicht allein aufgrund des Urteils des Amtsgerichts Hamburg vom 12.02.2009 gefolgert werden könne, dass der Verlust der vier Projektoren auf dem Lager der Beklagten eingetreten sei. Es handelte sich bei der Entscheidung des Amtsgerichts Hamburg um eine Beweislast-

entscheidung zu Gunsten des dort beklagten Frachtführers. Nach Ansicht des Amtsgerichts Köln könne hieraus jedoch nicht ohne weiteres geschlossen werden, dass der behauptete Schaden während der Einlagerung des Einlagerungsgutes bei der hiesigen Beklagten/Lagerhalterin entstanden sei.

Da nach Ansicht des Amtsgerichts die Klägerin substantiiert und unter Beweis hätte vortragen müssen, dass der Verlust im Gewahrsam der Beklagten eingetreten ist und sie dies nach Ansicht des Gerichts nicht getan hatte, ging das Amtsgericht von der einjährigen Verjährungsfrist aus. Die Klage wurde aufgrund der bereits eingetretenen Verjährung abgewiesen.

Gegen das Urteil des Amtsgerichts Köln hat die Klägerin Berufung eingelegt.

Die Berufung der Klägerin führte zur Abänderung des verkündeten Urteils des Amtsgerichts Köln und zur vollständigen Verurteilung der Beklagten auf Schadensersatz an die Klägerin.

Die Kammer des Berufungsgerichtes hat festgestellt, dass es anderer Auffassung sei als das Amtsgericht Köln.

Die Kammer vertrat die Auffassung, dass es rechtlich (hinsichtlich der Interventionswirkung) keinen Unterschied macht, ob die im Vorprozess getroffenen tragenden (entscheidungserheblichen) Feststellungen auf Beweislastentscheidungen beruhen oder nicht. Dass das Amtsgericht Hamburg nicht positiv festgestellt hat, dass der (Teil)-Verlust bei der Beklagten eingetreten ist, sondern festgestellt hat, dass die Beklagte nicht bewiesen habe, die Sendung vollständig an die Frachtführerin übergeben zu haben, macht für die Kammer keinen rechtli-

chen Unterschied. Aufgrund der Beweislastentscheidung des Amtsgerichts Hamburg ist davon auszugehen, dass die Sendung weder von der Frachtführerin noch von der Empfängerin vollständig übernommen wurde, so dass weder im Gewahrsam der Frachtführerin noch der Empfängerin es zu dem Verlust der vier Projektoren gekommen ist. Nach dem Sinn und Zweck der Streitverkündung müssen die für die Entscheidung im Vorprozess tragenden Feststellungen, an welchen der Nebenintervenient gebunden ist, im Vorprozess getroffen werden. Es ist daher unerheblich, ob die tragenden Feststellungen auf Beweislastentscheidungen beruhen.

Unter Berücksichtigung der gemachten Ausführungen war daher nach Ansicht der Kammer des Landgerichts Köln davon auszugehen, dass die in Verlust geratenen vier Projektoren nicht an die Frachtführerin übergeben wurden, sondern im Lager der Beklagten abhanden gekommen sind.

Da der Teilverlust nicht geklärt werden konnte und der Verlust im Lager der Beklagten völlig im Dunkeln geblieben war, sah die Kammer die Schadensersatzansprüche der Klägerin auch nicht als verjährt an, da nicht die Verjährungsfrist nur ein Jahr, sondern drei Jahre beträgt.

Die Entscheidung des Amtsgerichts Köln wurde aufgehoben und die Beklagte antragsgemäß verurteilt.

*Angela Schütte*

**Die neue magische Grenze des  
Transportrechtes - 83,3 SZR!  
Anmerkung zu BGH Urt. v.  
21.01.2010 – I ZR 215/07**

Der BGH hat jüngst ein neues Urteil zum Themenkomplex Mitverschulden gefällt. Die sog. Mitverschuldensrechtsprechung fußt auf drei Säulen. Zum einen ist der Anspruch, notfalls sogar vollumfänglich, zu kürzen, sofern der Absender dem Frachtführer Sendungsgüter übergibt, die dieser explizit vom Transport ausgeschlossen hatte (sog. Verbotsgut), zum anderen setzt die Rechtsprechung ein Mitverschulden des Absenders an, wenn dieser den Wert der Sendung nicht deklariert, obwohl er wusste oder hätte wissen müssen, dass der Frachtführer wertdeklarierte Sendungsgüter einer besonders sicheren Behandlung zuführt (dies sind vor allem die Fälle des Wertpaketversandsystems). Der dritte Fall des Mitverschuldens beschäftigt sich mit der unterlassenen Aufklärung des Frachtführers über die Möglichkeit des Eintritts eines ungewöhnlich hohen Schadens.

Aus dieser dritten Kategorie des Mitverschuldens ist das Urteil des BGH vom 21.01.2010 – I ZR 215/07 entnommen.

Es handelte sich um einen CMR – Transport von 9 Paletten mit 563 Computerflachbildschirmen. Diese hatten ein Gewicht 2.780 kg und einen Wert von 144.368 €. Die Paletten wurden auf einem Planen-LKW transportiert und aller Wahrscheinlichkeit nach während einer nächtlichen Ruhepause auf einem unbewachten Parkplatz entwendet. Die Berufungsinstanz (OLG Düsseldorf) nahm ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers an und ließ die Revision lediglich hinsichtlich der Frage des Mitverschuldens zu. Insofern hatte der BGH über das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens

nicht mehr zu befinden und lediglich die Frage des Mitverschuldens wegen der unterlassenen Aufklärung des Frachtführers über die Möglichkeit des Eintritts eines ungewöhnlich hohen Schadens zu überprüfen. Das OLG Düsseldorf hatte in der Vorinstanz das Vorliegen eines solchen Mitverschuldens verneint. Der BGH hat diese Rechtsauffassung bestätigt.

Vorab hat der BGH klargestellt, dass, anders als bei der wissentlichen Einlieferung von Verbotsgut, das Mitverschulden wegen unterlassener Aufklärung über die Höhe des Schadens nicht bis zu einem Haftungsausschluss führen könne. Da der BGH das Vorliegen eines Mitverschuldens im Ergebnis abgelehnt hatte, brauchte er sich auch nicht mit der Frage beschäftigen mit welcher Quote ein etwaiges Mitverschulden in Ansatz zu bringen wäre.

Landläufig aber falsch wurde der Eintritt eines ungewöhnlich hohen Schadens bei dem Überschreiten einer Wertgrenze von 5.000 € gesehen. Diese weitverbreitete Fehlinterpretation beruhte auf dem Umstand, dass der BGH die Rechtsprechung des Mitverschuldens vornehmlich anhand von Sachverhalten des Sendungsverlustes eines in Neuss ansässigen Paketdienstleisters entwickelte. Dieser Paketdienstleister hat in seinen Allgemeinen Beförderungsbedingungen eine Regelung dahingehend, dass er bei einem Sendungsverlust lediglich auf den Betrag von 510 € haften wolle. Bei Vorliegen dieser vertraglichen Regelung hat der BGH den ungewöhnlich hohen Schaden bei nahezu dem Zehnfachen dieses Wertes, mithin 5.000 € angesetzt. Diese Rechtsprechung war lediglich bezogen auf diesen einzelnen Paketdienstleister unter Zugrundelegung von dessen AGB. Eine allgemeine Aussage hinsichtlich der Wertgrenze für den Fall, dass Allgemeine Geschäftsbedingungen als Anhaltspunkt

nicht zur Verfügung stehen, hatte der BGH bisher nicht getroffen.

Nunmehr hat der BGH auch für diesen Bereich, in welchem die Haftung nicht vertraglich geregelt war, an seine bisherige Rechtsprechung angeknüpft und im Zehnfachen das Maß aller Dinge erblickt. Da vertragliche Regelungen im zu entscheidenden Fall nicht vorhanden waren wählte der BGH als Anknüpfungspunkt die gesetzliche Regelfaftung, mithin die Haftungsgrenze von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kilogramm Rohgewicht gem. § 431 I HGB. Somit liegt ein besonders hoher Schaden vor, wenn die Haftungssumme 83,3 SZR (Wert des SZR zum 11.06.2010 = 1.20582 €) im Einzelfall überschreitet. Somit liegt ein außergewöhnlich hoher Schaden derzeit bei einem Überschreiten einer Wertgrenze von 100 € je kg vor. Auch wenn das Zehnfache als Wertgrenze kaum mit einer substantiellen Begründung unterlegt, so kann man dem BGH in der Fortführung seiner Rechtsprechung wenigstens keine Inkonsequenz vorwerfen.

Das Unheil nahm dann erst wieder seinen gewohnten Verlauf, als der BGH sich bemüßigt sah, diese neue Rechtsprechung abzugrenzen, zu den Fällen, in welchen eine vertragliche Regelung der Haftung vorgenommen wurde. Noch im Tenor hat der BGH ausgeführt, sofern durch vorformulierte Vertragsbedingungen ein geringerer als der in § 431 I HGB vorgesehene Höchstbetrag (8,33 SZR) vereinbart worden, ist von dem Zehnfachen Betrag der vereinbarten Haftungshöchstgrenze auszugehen. Heißt: Ist der untere Rand des Haftungskorridors mit 2 SZR vereinbart worden, so liegt die Wertgrenze des Mitverschuldens bereits bei 20 SZR (und nicht bei 83,3 SZR).

So weit so gut und jetzt kommt's.

Wortlaut BGH (Rn. 27) :

„Liegt die aufgrund von vorformulierten Vertragsbedingungen vorgesehene Haftungshöchstsumme über dem Haftungshöchstbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten/kg nach § 431 I HGB, so kommt auch dann im Regelfall die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens in Betracht, wenn der Wert der Sendung den zehnfachen Schadenbetrag übersteigt, der im Verlustfall gem. § 431 I HGB geschuldet wird.“

Auf Deutsch:

Schreibt der Frachtführer in seinen AGB seine eigene Haftung oberhalb der Haftungsgrenze von 8,33 SZR so soll für das Mitverschulden dennoch am Zehnfachen von 8,33 SZR festgehalten werden.

Wortlaut BGH im selben Urteil (Rn. 21) :

„ Die Frage, ob ein ungewöhnlich hoher Schaden droht, kann vielmehr regelmäßig nur unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des jeweiligen Einzelfalles beurteilt werden. Hierbei ist maßgeblich auf die Sicht des Schädigers abzustellen....“

Stellt man zur Beurteilung der Wertgrenze auf die Sicht des Frachtführers ab, so sollte nicht nur seine Sicht, sondern auch sein Wille zur erhöhten Haftung respektiert werden und eine Anknüpfung an die vertraglich statuierte Haftungsgrenze vorgenommen werden.

Anders könnte dies nur bei AGB's des Absenders gesehen werden. Eine solche Differenzierung wird jedoch nicht vorgenommen.

Anders liegt es nur bei individualvertraglich vereinbarten erhöhten Haftungsgrenzen. Hier respektiert der BGH den Parteiwillen und knüpft an

die vertraglich vereinbarte Haftungsgrenze x 10 an.

Nimmt man die oben genannte Rechtsprechung des BGH ernst und wendet diese wörtlich an, so könnte dies zu einer Aufgabe der bereits erwähnten Wertgrenze von 5.000 € unter Zugrundelegung der AGB des Paketdienstleisters aus Neuss führen. Dieser will in seinen AGB auf 510 € respektive 8,33 SZR je kg haften, je nachdem welche Haftung höher ist.

Unterhalb eines Sendungsgewichtes von 50 kg wäre die vertraglich Haftung höher als 8,33 SZR und somit wäre nach der oben genannten Rechtsprechung eigentlich die gesetzliche Haftungsgrenze von 8,33 SZR heranzuziehen. Oberhalb eines Sendungsgewichtes von 50 kg wäre die festgeschriebene Haftungssumme von 510 € niedriger als die Haftungssumme nach § 431 I HGB. Nach der Rechtsprechung wäre somit dieser festgeschriebene Wert in Ansatz zu bringen, der dann die Funktion einer Kappungsgrenze hätte.

Sprich, der Paketdienst mit den braunen Autos könnte einen ungewöhnlich hohen Schaden reklamieren, über den er hätte aufgeklärt werden müssen, bei einem Warenwert oberhalb von 83,3 SZR (= 100 €) je kg Sendungsgewicht bis zu einem Gewicht von 50 kg. Oberhalb dieses Gewichtslimits läge die Grenze des außergewöhnlich hohen Schadens bei den für diesen Paketdienstleister bereits bekannten 5.000 €

In seiner Konsequenz ist dies vom BGH sicherlich nicht gewollt.

Die Aussage des Urteils, dass grundsätzlich auf die gesetzlichen Haftungsbestimmungen bei der Berechnung der Wertgrenzen zurückzugreifen ist, wird auf gewisse Schwierigkeiten, bei der

Behandlung des Multimodaltransportes treffen. Hier durchläuft das Sendungsgut meist mehrere Haftungsregime, je nach eingesetztem Transportmittel, mit unterschiedlichen Haftungslimits. So schuldet der Frachtführer bei Vorholung der Sendung im Wege der Landtransportes grundsätzlich Schadenersatz auf der Basis 8,33 SZR/kg, während sich die Haftung auf der anschließenden Seestrecke grundsätzlich auf 2 SZR/kg reduziert. Wie bekannt ist richtet sich die Haftung bei bekanntem Schadenort nach dem Haftungsregime der Teilstrecke. Für den Frachtführer wäre der Schaden an dem selben Sendungsgut je nach Schadenort einmal ein ungewöhnlich hoher Schaden und einmal nicht. Schwierig wird es dann für den Absender, der die Deklaration des Wertes nur bei Auftragserteilung ex ante vornehmen kann und nicht weiß auf welcher Strecke es dem Frachtführer beliebt, das Sendungsgut zu verlieren oder zu beschädigen. Da zum Zeitpunkt der Auftragserteilung der Schadenort des zukünftigen Schadeneintrittes noch hypothetisch unbekannt ist würde ich zu einer Heranziehung der 8,33 SZR gem. § 452 HGB i.V.m. § 431 I HGB tendieren. Die diesbezügliche Rechtsprechung des BGH bleibt jedoch abzuwarten.

Spannend könnte auch die Anwendung der oben genannten Berechnungsgrundsätze bei Verspätungsschäden werden. Grundsätzlich kann auch der Absender nicht immer die Höhe der mit einer Verspätung einhergehenden Schäden bei Auftragserteilung beurteilen. Bei Vorliegen einer vertraglich vereinbarten Pönale auf der Lieferebene könnte der Absender jedoch gehalten sein, diese gegenüber dem Frachtführer offenzulegen, sofern die Pönale oberhalb der dreißigfachen Fracht im nationalen Bereich (10 x Haftungsgrenze § 431 III HGB) oder der zehnfachen Fracht im internationalen Straßengüterverkehr (10 x Haftungs-

grenze Art. 23 V CMR) liegt. Es bleibt abzuwarten, ob der BGH seine Rechtsprechung auf Verspätungsschäden überträgt.

Abschließend ist noch auf eine Abgrenzungsschwierigkeit hinzuweisen, welche bei zunehmender Wertangabe durch den Absender vermehrt auftreten wird. Um den Mitverschuldenseinwand zu entgehen, muss der Absender seiner Obliegenheit nachkommen, den Frachtführer auf die Gefahr des Eintritts eines außergewöhnlich hohen Schadens hinzuweisen. Mit anderen Worten, er hat den Wert der Sendung zu deklarieren. Wie auch im vorliegenden Urteil (Rdn. 6) geht der Vortrag des Frachtführers meist dahin, dass er bei Kenntnis des Warenwertes den Transport entweder abgelehnt oder er den Transport – gegen Vereinbarung einer höheren Transportvergütung – einen Kofferauflieger mit zwei Fahrern eingesetzt hätte.

Und hier wird es für den Frachtführer gefährlich.

Man schaue in den Art. 24 CMR (mit Einschränkung auch Art. 25 MÜ). Hier kann bei einer Wertangabe durch den Absender im Frachtbrief bei Zahlung eines Zuschlages die Wertangabe die Haftungshöchstgrenze ersetzen. Der Frachtführer haftet dann verschuldensunabhängig bis zum angegebenen Wert ohne sich auf die Haftungshöchstgrenzen berufen zu können. Werden somit vom Absender gemachte Wertangaben auf den Frachtbrief übernommen, sind Abgrenzungsschwierigkeiten vorprogrammiert.

*Stephan Göke*



**Hemmung der Verjährung nur durch  
Anspruchsinhaber (BGH, Urteil vom  
29.10.2009, Aktenzeichen: I ZR  
191/07)**

§ 204 BGB bietet verschiedene Möglichkeiten der Verjährungshemmung von (Schadensersatz-)ansprüchen. Die Klageerhebung ist - neben der Haftbarhaltung gemäß § 439 Abs. 3 HGB, Artikel 32 Abs. 2 CMR - eine Möglichkeit die Verjährung zu hemmen.

In dem oben zitierten Urteil musste sich der Bundesgerichtshof nun mit der Frage auseinandersetzen, ob und in wie weit die Anspruchserhebung eines materiell Nichtberechtigten die Verjährung hemmt.

Der Bundesgerichtshof kam zu dem Ergebnis, dass die Verjährungshemmung durch Klageerhebung eine Klage des materiell Berechtigten, also des Aktivlegitimierten, voraussetzt. Berichtig ist insoweit nur der ursprüngliche Rechtsinhaber (z. B. Auftraggeber), dessen Rechtsnachfolger (z. B. Versicherer nach Schadensregulierung) und auch der gesetzliche oder gewillkürte Prozessstandschafter.

Zur Begründung führt der BGH aus, dass sich - trotz des geänderten Wortlautes des § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB nach der Schuldrechtsreform (2002) - sachlich am Erfordernis der materiellen Berechtigung des Klägers nichts geändert hat. Nach der Gesetzesbegründung zur Änderung des § 209 Abs. 1 BGB a. F. wurde die dort geregelte Unterbrechung der Verjährung als unsystematisch empfunden. Deshalb sollte die durch Klageerhebung eintretende Unterbrechung der Verjährung in eine Hemmung umgewandelt werden. Insoweit sollte also § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB der Vorschrift des § 209 Abs. 1 BGB a. F. sachlich entsprechen.

Dieses zunächst harmlos erscheinende Urteil ist in der Transportrechtspraxis von gewichtiger Bedeutung und hat uns veranlasst darauf hinzuweisen, dass (allgemein) ein Nichtberechtigter - sei es durch Klageerhebung, Haftbarhaltung oder Verhandlungen - nicht den Lauf der Verjährung hemmt!

Im Rahmen der außergerichtlichen oder gerichtlichen Geltendmachung ist es unbedingt erforderlich, dass der jeweilige Anspruchsteller bis zum Eintritt der Verjährung Forderungsinhaber ist oder bis dahin Forderungsinhaber wird. Es muss daher sorgfältig geprüft werden, ob die Voraussetzungen des gesetzlichen Forderungsübergangs (vgl. § 86 VVG) durch Schadensregulierung des Versicherers oder durch Abtretung (§§ 398 ff. BGB) vorliegen.

Diese Rechtsprechung hat auch entsprechenden Einfluss auf die - in der Transportpraxis sehr häufig vorkommende - Verjährungshemmung durch Haftbarhaltung. In einer älteren Entscheidung des Bundesgerichtshofes (BGH, Urteil vom 24.10.1991, TransportR 1992, 177, 179; BGH, Urteil vom 08.07.2007, NJW-RR 2004, 1480, 1481) entschied dieser bereits, dass Erklärung einer sonstigen Person, die im Moment des Zugangs der Haftbarhaltung noch nicht Forderungsinhaber war, unwirksam sind. Insoweit sollte auch bei der Haftbarhaltung zuvor überprüft werden ob die Aktivlegitimation vorliegt.

Thomas Trieb LL.M.

**Eyjafjalajökull**

Noch bis vor kurzem wussten die Meisten nicht einmal, dass es ihn gibt: den isländischen Vulkan mit dem unaussprechlichen Namen Eyjafjallajökull. Die austretende Aschewolke führte

dazu, dass der gesamte Luftraum über weiten Teilen Europas gesperrt war. Doch neben den gestrandeten Passagieren war die gesamte Wirtschaft von den Ausfällen betroffen. Durch die Flugausfälle saßen tausende Tonnen Fracht weltweit auf Flughäfen fest. Obwohl einige Unternehmen versuchten den Verkehr auf die Straße bzw. Schiene umzuleiten, häuften sich die Meldungen über Zwangspausen in der Produktion bei Bosch, BMW, Opel und Co., da es an Nachschub von Ersatzteilen fehlte.

Der Deutsche Industrie- und Handelskammertag (DIHK) vermutete daher, dass allein der deutschen Volkswirtschaft ein Schaden von einer Milliarde Euro täglich entstanden sei. Diese Zahl beziehe sich ausschließlich auf den Außenhandel; davon würden wertmäßig 35 bis 40 Prozent über die Luftfahrt abgewickelt.

Fraglich ist bei alledem, wer für die entstandenen Schäden aufgrund der Luftraumsperrung haftet. Im Bereich des Frachtrechts kommt die Haftung des Luftfrachtführers aufgrund von internationalen Übereinkommen in Betracht. Je nach Anwendbarkeit sind dies das Warschauer Abkommen (WA) und das Montreal Übereinkommen (MÜ). Ansprüche von Passagieren sollen nicht Gegenstand dieses Beitrags sein.

Grundsätzlich ist zu unterscheiden zwischen den Verspätungsschäden und den hierdurch entstandenen Sachsubstanzschäden. Voraussetzung ist jedoch immer, dass der Luftbeförderer die Güter bereits übernommen hat und dann wegen der Luftraumsperrung nicht (weiter-)befördern kann. Desweiteren obliegt es dem Geschädigten zur Sicherung seiner Ansprüche eine frist- und formgemäße Schadensanzeige abzugeben.

Die Haftung kann sich nach dem Warschauer Abkommen und nach dem Montreal Übereinkommen richten, je nachdem welches Abkommen die Staaten in den Abgangsort und Bestimmungsort liegen, ratifiziert haben. Zwischen den Parteien kann einerseits das **Warschauer Abkommen** zur Anwendung kommen. Dieses gilt gem. Art. 1 WA für jede internationale Beförderung von Personen, Reisegepäck oder Gütern, die durch Luftfahrzeuge gegen Entgelt erfolgt.

Nach Art. 18 I WA hat der Luftfrachtführer den Schaden zu ersetzen, der durch Zerstörung, Verlust oder Beschädigung von Gütern entsteht, wenn das Ereignis, durch das der Schaden verursacht wurde, während der Luftbeförderung eingetreten ist.

Nach Art. 19 WA hat er auch den Schaden zu ersetzen, der durch Verspätung bei der Luftbeförderung von Reisenden, Gepäck oder Gütern entsteht.

Soweit diese Tatbestände erfüllt sind, kann ein Anspruch auf Schadensersatz gem. Art. 24 I WA nur unter den Voraussetzungen und Beschränkungen geltend gemacht werden, die im WA vorgesehen sind. Ein Rückgriff auf nationales Recht scheidet insoweit aus. Anders liegt es hinsichtlich der in dem WA nicht geregelten Leistungsstörungen, insbesondere bei Nichterfüllung der Beförderungspflicht (Nichtbeförderung). Insoweit greift das nationale Leistungsstörungenrecht ein.

### **Fallbeispiel 1: Ware verdirbt bereits am Abgangsort**

Dies stellt einen Fall des Art. 18 WA/MÜ dar. Es liegt ein Sachsubstanzschaden vor, für dessen Entstehen das Verschulden des Luftfrachtführers vermutet wird. Der Luftfrachtführer kann jedoch den Entlastungs-

beweis nach Art. 20 WA führen und vortragen, dass er alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen hat. Erforderliche Maßnahme ist es, Weisungen bei dem Absender einzuholen.

Diesen Weisungen hat der Luftfrachtführer grundsätzliche Folge zu leisten, kann aber gleichzeitig gemäß § 419 III HGB auch Ersatz seiner Aufwendungen verlangen, wenn das Hindernis nicht aus seiner Sphäre stammt. Bei einer behördlich verfügte Sperrung wird man grundsätzlich davon ausgehen dürfen, dass diese nicht dem Risikobereich des Luftfrachtführers zuzurechnen ist. Unter Umständen mag etwas anderes gelten, wenn die externe Störung bei Vertragsschluss bereits erkennbar und damit nicht gänzlich unwahrscheinlich war. Regelmäßig darf der Luftfrachtführer also Aufwendungsersatz für die Durchführung von Maßnahmen verlangen, die der Vermeidung des Verspätungsschadens dienen.

Kann der Luftfrachtführer keine Weisungen erlangen, wird es im Interesse des Absenders liegen, die Ware kühl einzulagern, sofern dies überhaupt mit den zur Verfügung stehenden Kapazitäten noch möglich ist. Auch der Transport mit alternativen Beförderungsmitteln kommt in Betracht. Verdirbt die Ware trotzdem oder steht nachweislich kein Kühlraum zur Verfügung, ist der Luftfrachtführer entlastet.

**Fallbeispiel 2: Ware wird erst nach Aufhebung des Flugverbots und auch dann noch mit zeitlicher Verzögerung abgeliefert (Ware selbst ist aber einwandfrei)**

Vorliegend kommt eine Verspätung i.S. des Art. 19 WA in Betracht. Als Verspätung wird regelmäßig das nicht rechtzeitige Eintreffen des Luftfahrzeugs am Bestimmungsort definiert.

Die Rechtzeitigkeit des Eintreffens ist abhängig von der Vereinbarung zwischen den Parteien hinsichtlich der Lieferfrist oder bei Fehlen einer solchen der anhand der vorherrschenden Umstände zu ermittelnden angemessenen Lieferfrist.

Aus dem Wortlaut ergibt sich, dass die Verspätung „bei der Luftbeförderung“ eingetreten sein muss und sich damit ein typisches Risiko des Luftverkehrs realisiert haben muss.

Im WA kann auf die Definition in Art 18 II WA zurückgegriffen werden, nach dem darunter der Zeitraum zu verstehen ist, während dessen die Güter sich auf einem Flughafen, an Bord eines Luftfahrzeuges oder bei Landung außerhalb eines Flughafens, an einem beliebigen Ort und unter der Obhut des Luftfrachtführers befinden. Es bedarf also des kumulativen Vorliegens dieser Voraussetzungen: Örtlichkeit des Frachtgutes (an Bord, auf einem Flughafen, außerhalb eines Flughafens bei Außenlandung) und die Obhut des Luftfrachtführers über das Frachtgut.

Auch hier ist es dem Luftfrachtführer möglich, sich auf den Entlastungsbeweis des Art. 20 WA zu berufen, so dass im Ergebnis bei einer behördlich verfügten Luftraumsperrung eine Haftung des Luftfrachtführers regelmäßig ausscheiden dürfte.

Hinsichtlich der Einholung von Weisungen zur Vermeidung des Schadens gelten die Ausführungen zum Sachsubstanzschaden.

Nach dem WA haftet der Luftfrachtführer für vermutetes Verschulden, hat jedoch die Möglichkeit sich zu entlasten. In Art. 18 des **Montreal Übereinkommen** (MÜ) wird hingegen eine vom Verschulden unabhängige Haftung angenommen. Hier haftet der Luftfrachtführer für Verlust, Beschädigung oder Zerstörung für den Zeitraum, in dem sich die Güter in seiner Obhut befinden. „Bei der Luftbeförde-

„rung“ steht auch in Art. 18 I MÜ wird in Abs. 3 genau definiert.

Obhut ist dabei als Zeitraum zu definieren, in dem sich die Güter mit Willen des Luftfrachtführers derart in seinem Einflussbereich befinden, dass er im Stande ist, die Güter gegen Beschädigung, Verlust oder Zerstörung zu schützen. Allerdings haftet der Luftfrachtführer nicht, wenn die Beförderung auf anderem als auf dem Luftwege ausgeführt wird.

Haftungsgrenze sind lediglich die vier genannten Ausschlussgründe. Der Luftfrachtführer kann sich u.a. dann der Haftung entziehen, wenn er nachweist, dass der durch die Verspätung eingetretene **Sachsubstanzschaden** durch die Eigenart der Güter oder deren Mangel verursacht worden ist. Das gilt jedoch regelmäßig nur in dem Maße, wie dies auch bei zeitgerechter Lieferung eingetreten wäre.

Ansonsten gibt es keine Möglichkeit für den Frachtführer der Haftung für Substanzschäden dem Grunde nach zu entgehen. Es besteht „nur“ eine Haftungsbeschränkung auf 19 SZR je kg. Im Ergebnis führt dies dazu, dass der Luftfrachtführer verschuldensunabhängig haftet.

Nach dem MÜ besteht für **Verspätungsschäden** anders als bei Güterschäden eine Haftung nur bei Verschulden. Ein solches wird widerleglich vermutet. Der Luftfrachtführer kann sich von seiner Haftung befreien, wenn er alle zumutbare Maßnahmen zur Vermeidung des Schadens eingeholt hat. Hier ist insbesondere an das Einholen von Weisungen zu denken. Jedoch wird auch hier in der Regel davon auszugehen sein, dass sich der Luftfrachtführer entlasten kann und daher nicht für Verspätungsschäden haften muss.

Fraglich ist, ob und wie der Luftfrachtführer haften muss, wenn ein fester Lieferzeitpunkt vereinbart war und dieser nicht eingehalten wurde. Der Frachtvertrag soll mit der zeitgerechten Leistung „stehen und fallen“; dies wird als **absolutes Fixgeschäft** bezeichnet. An der verspäteten hat der Empfänger kein Interesse mehr, auch wenn die Güter in ihrer Substanz nicht geschädigt sind. Eine verspätete Lieferung soll dann keine Leistung mehr darstellen.

Liegt also in den Fällen der Nichtbeförderung keine Verspätung vor, muss gleichzeitig von der (gesamten) Nichterfüllung des Luftfrachtvertrages ausgegangen werden. Wenn ergänzend auf deutsches Recht zurück zu greifen ist, schuldet der Luftfrachtführer dann aber in Abweichung zu den internationalen Übereinkommen vollen Schadensersatz wegen Nichterfüllung gemäß §§ 275 Abs. 1, 280 ff. BGB. Diese Haftung kann jedoch, weil sie nicht wie Art. 19 MÜ zwingend ist, im Rahmen vertraglicher Vereinbarungen modifiziert werden. Nach deutschem Recht ist für die Anwendung von AGB § 449 II HGB zu beachten. Ob der Luftfrachtführer dann im Ergebnis haften muss, ist eine Frage des Einzelfalls.

Im Übrigen besteht auch hier lediglich eine Haftung für vermutetes Verschulden mit Möglichkeit zur Exkulpation. Diesen Entlastungsbeweis wird der Luftfrachtführer im Falle des gesperrten Luftraums wohl zu führen in der Lage sein, da er diese nicht zu verantworten hat.

*Franziska Schilling*

*Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile und Beschlüsse in Kopie zur Verfügung.*

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-kollegen.de

Stephan Göke:

s.goeke@grimme-kollegen.de

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-kollegen.de

Thomas Trieb:

t.trieb@grimme-kollegen.de

Franziska Schilling:

f.schilling@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen,  
Neumühlen 15, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99

