



NEWSLETTER #3/2008

Hemmung der Verjährung durch Verhandeln?

Nach § 439 I 1 HGB verjähren Regressansprüche gegenüber dem Frachtführer regelmäßig nach einem Jahr.

Ist dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen, verjähren die Ansprüche gegenüber dem Frachtführer (erst) nach drei Jahren (§ 439 I 2 HGB).

Der Beginn der Verjährung ist in § 439 II HGB geregelt.

Gem. § 439 III 1 HGB wird die Verjährung der Ansprüche gegenüber dem Frachtführer durch eine schriftliche Haftbarhaltung des Frachtführers durch den Absender oder Empfänger gehemmt.

Und zwar bis zu dem Zeitpunkt, bis der Frachtführer die Erfüllung der ihm gegenüber erhobenen Ansprüche schriftlich ablehnt.

Aber Achtung, die Vorschrift des § 439 III HGB gilt nur für Ansprüche *gegenüber* dem Frachtführer, nicht aber für Ansprüche des Frachtführers.

D.h. Frachtzahlungsansprüche des Frachtführers regelmäßig bereits nach einem Jahr verjähren (§ 439 I 1 HGB).

Die Verjährung der Frachtzahlungsansprüche wird daher bspw. auch nicht durch Mahnungen, o.ä. gehemmt.

Soweit nichts Neues.

Allerdings bestimmt § 203 BGB, dass die Verjährung von Ansprüchen auch durch *Verhandlungen* der Parteien über die jeweils geltend gemachten Ansprüche gehemmt werden.

Der Begriff der *Verhandlung* ist dabei weit auszulegen.

Es reicht insoweit – vereinfacht - aus, dass der Anspruchsgegner zu erkennen gibt, sich mit dem ihm gegenüber erhobenen Ansprüchen zu befassen, d.h. die ihm gegenüber erhobenen Ansprüche nicht rundweg ablehnt.

Umstritten war bisher, ob die Vorschrift des § 203 BGB von der Vorschrift des § 439 III 2 HGB als Spezialvorschrift verdrängt wird.

In § 439 III 2 HGB heißt es nämlich, dass eine erneute Haftbarhaltung nach bereits erfolgter Zurückweisung der Ansprüche nicht geeignet ist, eine weitere Hemmung der Verjährung der Ansprüche zu begründen.

Was aber, wenn der Frachtführer eine erneute Haftbarhaltung nicht zurück-

weist oder unbeachtet lässt, sondern sich inhaltlich mit den erneut an ihn herangetragenen Ansprüchen befasst.

Der BGH hat in seiner Entscheidung vom 13.03.2008, Az. I ZR 116/06, jüngst festgeschrieben, dass die Vorschrift des § 203 BGB neben der Vorschrift des § 439 III HGB zur Anwendung kommt.

D.h., dass die Verjährung von Ansprüchen gegenüber dem Frachtführer gehemmt wird, wenn der Frachtführer auf eine erneute Haftbarhaltung - nach bereits zuvor erfolgter Zurückweisung der Ansprüche - die geltend gemachten Ansprüche nicht erneut zurückweist oder unbeachtet lässt.

Befasst sich der Frachtführer inhaltlich mit den ihm gegenüber erhobenen Ansprüchen, *verhandelt* der Frachtführer über die Ansprüche i.S.d. § 203 BGB.

In dem der Entscheidung des BGH zu Grunde liegenden Sachverhalt, hat der BGH ein *Verhandeln* i.S.d. § 203 BGB bereits darin gesehen, dass der Frachtführer dem Anspruchsteller ein Aktenzeichen und die Einlieferungsnummern der in Verlust geratenen Sendungen mitgeteilt hat.

Die Hemmung der Verjährung der Ansprüche nach § 203 BGB endet mit der Beendigung der *Verhandlungen*, d.h. bspw. durch erneute Zurückweisung der Ansprüche.

Umgekehrt dürften dann aber – obwohl sich die Entscheidung des BGH mit dieser Frage nicht befasst – dann auch die Verjährung der Frachtzahlungsansprüche des Frachtführers nach § 203 BGB gehemmt sein, wenn der Schuldner über fragliche Ansprüche *verhandelt* (?).

Benjamin Grimme

Erstattungsfähigkeit außgerichtlicher Rechtsanwaltskosten

Wiederholt ist uns bei Durchsicht der uns überlassenen Regressunterlagen aufgefallen, dass Anspruchsgegner zwar Ihrerseits zur Zahlung des entstandenen Schadens aufgefordert worden sind, dies jedoch ohne für die Zahlung eine Frist gesetzt zu haben bzw. vor unserer Beauftragung, die Gegenseite zur Zahlung angemahnt zu haben.

Aus gebotenem Anlass dürfen wir Sie daher auf folgendes aufmerksam machen:

Mit unserer Beauftragung entstehen außgerichtliche Kosten, die Sie nur dann von dem Gegner ersetzt verlangen können, wenn in den Kosten der Rechtsverfolgung, ein Verzögerungsschaden zu sehen ist. Ein Verzögerungsschaden sind die hier entstandenen Kosten jedoch nur dann, wenn sich der Gegner bei unserer Beauftragung mit seiner Leistung im Verzug befunden hat.

Damit sich der Gegner bei unserer Beauftragung im Verzug befindet reicht es aus, wenn Sie dem Gegner in Ihrem Anspruchsschreiben eine Frist setzen, binnen derer er die Zahlung des geforderten Betrages an Sie vornehmen soll. So könnte es in einem Anspruchsschreiben z.B. heißen: „Wir haben Sie dazu aufzufordern, den Schadensbetrag EUR 1.000,- bis zum 14.10.2008 an uns zu bezahlen.“

Lässt der Gegner die gesetzte Frist verstreichen, so befindet er sich im Verzug. Die hier entstehenden Kosten können von dem Gegner als Verzögerungsschaden ersetzt verlangt werden.

Ohne eine Fristsetzung kommt der Gegner nur dann in Verzug, wenn er nach Ihrer Zahlungsaufforderung zur Zahlung des angeforderten Schadensbetrages angemahnt wird.

Die Mahnung ist die Ihrerseits an den Schuldner gerichtete Aufforderung, die geschuldete Leistung zu erbringen. Die Mahnung ist formlos möglich, die in der Mahnung enthaltene Aufforderung zur Leistung muss jedoch eindeutig sein. Es genügt, wenn Sie unmissverständlich zum Ausdruck bringen, dass Sie die geschuldete Leistung verlangen. So könnte es z.B. heißen: „Leider konnten wir auf unser Schreiben vom 30.09.2008 noch keinen Zahlungseingang feststellen. Wir mahnen daher die Zahlung des Betrages EUR 1.000,- an und fordern Sie nochmals zur Zahlung des genannten Betrages aus.“

Durch die Mahnung kommt der Schuldner in Verzug und zwar mit der Folge, dass Sie die hier entstehenden Kosten von dem Gegner als Verzögerungsschaden ersetzt verlangen können.

Angela Schütte

Die Fixkostenspedition unterfällt dem Geltungsbereich der CMR

Der BGH hat mit Urteil vom 14.02.2008 (I ZR 183/05) seine frühere Rechtsprechung zur autonomen Auslegung der CMR im Hinblick auf den Anwendungsbereich gem Art. 1 I CMR bei Vorliegen einer Festpreisabrede mit ausführlicher Begründung bestätigt. Der amtliche Leitsatz lautet:

„ Der Begriff des Beförderungsvertrages im Sinne von Art. 1 CMR ist autonom und damit losgelöst von den nationalen Begrifflichkeiten zu bestimmen. Die Fixkostenspedition unterfällt dem

Geltungsbereich der CMR, unabhängig davon, ob dies in nationalen (unvereinheitlichten) Rechtsvorschriften ausdrücklich bestimmt ist.“

Ein französisches Tochterunternehmen einer niederländischen Gesellschaft erteilte den Auftrag an die Beklagte Notebooks von Frankreich nach Köln zur VN der Klägerin (Transportversicherer) zu befördern. In der Nacht wurde die Sendung auf einem unbeaufsichtigten Parkplatz gestohlen, wobei der Fahrer, der in der Kabine schlief, ein permanentes Ruckeln des Lastzuges bemerkt hatte. Zwischen den Parteien war streitig ob, die Beklagte als Spediteurin mit der Besorgung des Transports oder als Frachtführer beauftragt wurde, unstrittig war hingegen die Vereinbarung einer Festpreisabrede. Das ergänzend anwendbare Recht, im zu entscheidenden Fall das französische, sieht in dem Fixkostenspediteur keinen Frachtführer und unterwirft ihn folgerichtig nicht dem Anwendungsbereich der CMR (Cour de Cassation ETR 1983, 207; 1983,217). Das Berufungsgericht (OLG Köln) sowie das Revisionsgericht haben die Streitfrage, ob eine speditionelle Abwicklung des Transportes oder der Transport selbst beauftragt war, im Ergebnis dahingestellt sein lassen, da der Fixkostenspediteur nach autonomer Auslegung dem Haftungsregime der CMR zu unterwerfen sei.

Das Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) gilt nach seinem Art. 1 I 1 für jeden Vertrag, der eine entgeltliche Beförderung von Gütern auf der Straße mittels Fahrzeugen zum Gegenstand hat, wenn der im Vertrag vorgesehene Ort der Übernahme des Gutes und der vertraglich vereinbarte Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen, von denen mindestens einer ein Vertragsstaat ist. Die Anwendbarkeit der CMR erfor-

dert mithin einen grenzüberschreitenden Straßentransport sowie den Abschluss eines entgeltlichen Beförderungsvertrages. Dagegen findet die CMR auf Speditionsverträge im Sinne des § 453 HGB grundsätzlich keine Anwendung, weil sich der Spediteur nicht zur Ausführung der Beförderung und somit zur Verbringung des Gutes von Ort zu Ort für eigene Rechnung, sondern zur Organisation der Versendung für fremde Rechnung im eigenen Namen verpflichtet.

Nach dem BGH ist entscheidend für die Abgrenzung, ob der Spediteur lediglich für Rechnung seines Auftraggebers tätig werden oder den Transport als eigene Verpflichtung übernehmen wollte. Dies sei durch Auslegung zu ermitteln. Ergäbe die Auslegung, dass der Spediteur sich gegenüber seinem Auftraggeber verpflichtet hat, für die Beförderung und deren Erfolg einzustehen, so handele es sich um einen Beförderungsvertrag und für diesen gelten, wenn er einen grenzüberschreitenden Straßengütertransport zum Gegenstand hat, unabhängig von der Bezeichnung des Vertrages und der Parteien zwingend die Regeln der CMR.

Der BGH begründet seine Auffassung, der Begriff des Beförderungsvertrages sei nicht auf der Grundlage des ergänzend anwendbaren nationalen Rechts, sondern hiervon losgelöst autonom zu bestimmen, mit dem Ziel einer möglichst einheitlichen Rechtsanwendungen in den Vertragsstaaten, welche ansonsten gefährdet wäre, wenn bereits der Anwendungsbereich von nationalen Begrifflichkeiten bestimmt würde.

Entsprechend hat der BGH die Fixkostenspedition dem Beförderungsvertrag im Sinne von Art. 1 I CMR untergeordnet und den Anwendungsbereich der CMR mit seiner Frachtführerhaftung

auch für den Fixkostenspediteur eröffnet.

Anders als bei der der Ausfüllung von Regelungslücken im Rahmen der CMR, welche durch Rückgriff auf das ergänzend anwendbare Recht (streitgegenständlich das französische) vorgenommen wird bestimmt sich der dem Vorsatz gleichstehende Verschuldensgrad gem. Art. 29 CMR wiederum nach dem Recht des angerufenen Gerichtes (streitgegenständlich das deutsche).

Im Ergebnis hat der BGH zur weiteren Sachverhaltsaufklärung im Hinblick auf das Vorliegen eines qualifizierten Verschuldens zurückverwiesen.

Für den entschiedenen Streitfall festzuhalten ist somit, dass die Begrifflichkeiten im Rahmen des Anwendungsbereiches autonom und losgelöst vom nationalen Recht zu bestimmen sind, während die Ausfüllung von Regelungslücken nach dem französischen Recht erfolgen musste und die Bestimmung des Verschuldensgrad i.S.v. Art 29 CMR dem deutschen Recht vorbehalten war. Es zeigt sich einmal mehr, dass es sich bei dem Transportrecht um eine internationale Rechtsmaterie handelt.

Das Festhalten des BGH an seiner Rechtsprechung im Hinblick auf den Anwendungsbereich kann als erfreulich bezeichnet werden.. Der Fixkostenspediteur wird vor deutschen Gerichten weiterhin auch im grenzüberschreitenden Straßenverkehr der Frachtführerhaftung unterworfen.

Stephan Göke

Verkehrshaftungs- oder KFZ-Haftpflichtversicherung?

Von praktischer Relevanz ist stets die Frage, welcher Versicherer des Frachtführers - Verkehrshaftungsversicherer oder Kfz-Haftpflichtversicherer - im Rahmen seiner Versicherungsbedingungen für entstandene Schäden eintrittspflichtig ist.

§ 7 des StVG normiert eine verschuldensunabhängige Haftung des Halters eines Kraftfahrzeugs oder eines Anhängers für Personen- und Sachschäden. Diese Vorschrift gilt hingegen nicht, wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kraftfahrzeug oder durch den Anhänger befördert worden ist, es sei denn, dass eine beförderte Person die Sache an sich trägt oder mit sich führt (§ 8 Nr. 3 StVG).

Im Grunde lässt sich daher zunächst feststellen, dass die Verkehrshaftungsversicherung in der Regel dann eintrittspflichtig ist, wenn die Ausnahme des § 8 Nr. 3 StVG eingreift.

Nur wann ist dieses der Fall?

Um dieses zu klären, war diese Ausnahmenvorschrift wieder Gegenstand aktueller höchstrichterlicher Rechtsprechung.

Der Bundesgerichtshof urteilte am 06.11.2007 (VI ZR 220/06), dass mit dieser Vorschrift nur Schäden einer transportierten Sache selbst gemeint sind.

Diesem Urteil lag folgender Sachverhalt zu Grunde:

Ein LKW geriet auf einer Bundesautobahn in Brand, nachdem ein Reifen geplatzt war. Er brach auseinander und die Ladung wurde zerstört und blockierte zusammen mit dem beschädigten LKW die Autobahn. Die Klägerin

ließ die Fahrbahn räumen und das Sendungsgut entsorgen. Die Klägerin verlangt nun Ersatz der Räumungs- und Vernichtungskosten von der KFZ-Haftpflichtversicherung des LKW. Diese lehnte die Schadensregulierung ab und berief sich dabei auf § 8 Nr. 3 StVG.

Der Bundesgerichtshof gab der Klägerin Recht. Insbesondere führte der Bundesgerichtshof aus, dass die zur Wiederherstellung der Benutzbarkeit der Bundesautobahn erforderlichen Kosten und die Verbrennung der in Folge eines Verkehrsunfalls zerstörten Ladung, die die Fahrbahn blockiert, Schäden sind, die nicht von § 8 Nr. 3 StVG umfasst werden. Diese Vorschrift umfasst nur die unmittelbaren Schäden einer transportierten Sache selbst.

Der BGH führt aus:

„Die durch den Betrieb des Fahrzeugs zerstörte Ladung blockierte die Fahrbahn; zur Wiederherstellung der Brauchbarkeit der Fahrbahn war die Ladung aufzunehmen, abzutransportieren und – da zerstört und damit wertlos – zu entsorgen. Erst dann war der Schaden beseitigt und der vor dem Ereignis bestehende Zustand wiederhergestellt. [...] Bei den getroffenen Maßnahmen ging es mithin darum, den zur Beseitigung der Unfallfolgen erforderlichen Aufwand und damit den Schaden zu begrenzen, für den die Beklagte als Versicherer des Fahrzeugs einzustehen hat.“
„[...]“

„Zwar schließt § 8 Nr. 3 StVG die Haftung des Halters aus, wenn eine Sache beschädigt worden ist, die durch das Kraftfahrzeug befördert wurde. Doch sind damit nur Schäden an einer

transportierten Sache selbst gemeint (vgl. BGH-Urteil vom 13.02.1980 – III ZR 39/78 – VersR 1980, 522, 524; vgl. auch die Gesetzesbegründung zu § 8 Nr. 3 StVG in BT-Drucksache 14/7752, 31). Entgegen der Auffassung der Revision hat § 8 Nr. 3 StVG keinen anderen Regelungsinhalt. Schon nach dem Wortlaut des § 8 Nr. 3 StVG sind nur Schäden einer transportierten Sache selbst von der Haftung nach § 7 nicht umfasst. Außerdem ist § 7 Nr. 3 StVG als Ausnahmevorschrift zur grundsätzlichen Haftung des Halters für Sachschäden eng zu verstehen. Dieses Verständnis in § 8 Nr. 3 StVG stimmt überein mit der Auffassung, des 4. Zivilsenats des BGH, wonach die Haftungsausschlussklausel in § 11 AKB, die für das Deckungsverhältnis zwischen Versicherer und Halter gilt, nur Schäden erfasst, die unmittelbar an den beförderten Gütern selbst eingetreten sind, (BGH-Urteil vom 23.11.1994 – III ZR 48/97 – VersR 1995, 162, 163).“

Im Ergebnis sieht der BGH schadensrechtlich die Entsorgungskosten in diesem zugrundeliegenden Sachverhalt (zerstörte Ladung, verschmutzt und blockierte Bundesautobahn) nicht als Folgeschäden der Eigentumsverletzung einer transportierten Sache an. Vielmehr geht dieser davon aus, dass die Beseitigung und Verbrennung des Sendungsgutes Folgekosten aus der bei der Klägerin eingetretenen Eigentumsverletzung an der Bundesautobahn anzusehen sind.

Versicherungsrechtlich hat dieser folgende Konsequenzen:

- Mangels Haftung des Frachtführers, besteht auch keine Eintritts-

pflcht des Verkehrshaftungsversicherers.

- Entsprechendes gilt aber auch für den Kfz-Haftpflichtversicherer. Auch der Kfz-Haftpflichtversicherer haftet nicht. Gemäß § 10 Abs. 1 AKB umfasst die Kfz-Haftpflichtversicherung die Befriedigung begründeter und die Abwehr unbegründeter Schadensersatzansprüche, die aufgrund gesetzlicher Haftungsbestimmung privatrechtlichen Inhalts gegen den Versicherungsnehmer oder mitversicherte Person erhoben werden, wenn durch den Gebrauch des im Vertrag bezeichneten Fahrzeugs Personen verletzt oder getötet, Sachen beschädigt oder zerstört werden oder abhanden kommen. § 10 AKB setzt also voraus, dass privatrechtlich dem Geschädigten gegen den Kfz-Halter überhaupt ein Anspruch zusteht. Wie oben ausgeführt ist dies jedoch aus frachtrechtlichen Gründen materiell-rechtlich gar nicht der Fall.
- Versicherungsrechtlich bedeutet dies, dass nur eine Eintrittspflicht des Verkehrshaftungsversicherers und des KFZ-Haftpflichtversicherers besteht, wenn dieses explizit bedingungs-gemäß vereinbart ist. Es liegt dann eine Doppelversicherung vor, die nach den Regeln der §§ 78 ff. VVG (§§ 59 ff. VVG a. F.) abzuwickeln sind.

Im Rahmen der Prüfung einer Eintrittspflicht des Versicherers, ist genau zu analysieren, welcher Schaden die Folge welcher Eigentumsverletzung ist. Dieses kann im Einzelfall sehr schwierig sein. Als Anhaltspunkt und Faustregel kann insoweit die Fragestellung herangezogen werden, zu wessen unmittelbaren Gunsten die Schadensfolgebeseitigung erfolgte. Erfolgte Sie

zugunsten der Erhaltung des Sendungsgutes selbst, dann ist von der Anwendbarkeit des § 8 Nr. 3 StVG auszugehen und der KFZ-Haftpflichtversicherer ist nicht zur Leistung verpflichtet. Erfolgte Sie hingegen zu Gunsten anderer Zwecke, dann ist von der Eintrittspflicht des KFZ-Haftpflichtversicherers auszugehen. Es versteht sich von selbst, dass bei einer Nichtleistungsverpflichtung des KFZ-Haftpflichtversicherers in der Regel umgekehrt eine Leistungsverpflichtung des Verkehrshaftungsversicherers besteht.

Beachten Sie bitte, dass diese Ausführungen nicht gelten, wenn ein qualifiziertes Verschulden gemäß § 435 HGB des Frachtführers vorliegt. Der Frachtführer haftet dann unbeschränkt und haftet dann für alle kausal-adäquaten Schäden. In diesem Fall kann der Frachtführer nach den allgemeinen Haftungsbestimmungen des Vertrages (§ 425 HGB), des Deliktrechts (§§ 823 ff. BGB) sowie dem StVG (§ 7 StVG) in Anspruch genommen werden.

Rechtliche und praktische Relevanz haben diese rechtlichen Ausführungen auch bei Vermischungs- und Kontaminierungsschäden:

1. Vermischungs- und Kontaminierungsschäden

Erfolgt die Verunreinigung und Kontaminierung des Guts im Tankessel oder Silo des Fahrzeugs, so liegt ein Vermischungs- oder Kontaminierungsschaden vor. Dieser ist während der Beförderung – das heißt zwischen Übernahme und Ablieferung des Gutes – erfolgt. Dies ist ein klassischer Güterschaden, nämlich eine Beschädigung des Frachtguts (§ 425 HGB). Die Verkehrshaftungsversicherung des Frachtführers ist daher eintrittspflichtig.

2. Güterfolgeschäden

Schwierigkeiten in der Praxis und in rechtlicher Hinsicht erlangen Güterfolgeschäden, die in Folge des Vermischungsschadens das Frachtgut nach der Ablieferung im Tank oder Silo des Empfängers sich „weiterfressen“. Ihre Ursache liegt in der bereits im Tank oder Silo des anliefernden Fahrzeugs entstandene Kontamination des Frachtguts. Eine vertragliche Haftung des Frachtführers (§ 425 HGB) gegenüber dem Absender und Empfänger für diese Schäden scheidet aus. Diese Vorschrift umfasst nur die unmittelbaren Sachschäden der Sache selbst. Nicht umfasst werden Folgeschäden (vgl. § 429, 432 Satz 2 HGB).

Diese Auslegung wurde aktuell erst vom BGH mit Urteil vom 05.10.2006 (I ZR 240/03 – TranspR 2006, 454) bestätigt. Er urteilte, dass – ausgenommen bei groben Verschulden im Sinne von § 435 HGB – der Frachtführer dem Absender/Empfänger nicht für Güterfolgeschäden haftet.

Thomas Trieb LL.M.

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-kollegen.de

Andrea Meyer:

a.meyer@grimme-kollegen.de

Stephan Göke:

s.goeke@grimme-kollegen.de

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-kollegen.de

Eva-Maria Braje:

e.braje@grimme-kollegen.de

Thomas Trieb:

t.trieb@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen,

Neumühlen 15, 22763 Hamburg

Tel.: +49 40 32 57 87 70

Fax: +49 40 32 57 87 99

