



NEWSLETTER #05/2007

Noch einmal: Zum qualifizierten Verschulden bei unterlassener Wertdeklaration

Der BGH hat mit seiner Entscheidung vom 06.06.2007, Az. I 121/04, (= TransportR. 2007, S. 423) seine zunehmend restriktive Rechtsprechung zum qualifizierten Verschulden des Frachtführers fortgeschrieben.

Gegenstand der Entscheidung war der Diebstahl von 800 Computerfestplatten mit einem Werte von rund EUR 70.000,-, welche während der Nacht auf einem unbewachten Parkplatz in Frankreich aus einem Planen-LKW gestohlen wurden, in welchem der Fahrer übernachtete.

Dem Frachtführer war vor Übernahme der Sendung weder der Inhalt, noch der Wert der Sendung bekannt gemacht worden.

In der Vergangenheit hat die Rechtsprechung bei gleich gelagerten Sendungsdiebstählen regelmäßig ein qualifiziertes Verschulden gem. Art. 29 CMR angenommen.

Unabhängig davon, ob dem Frachtführer Inhalt und Wert der jeweiligen Sendung bekannt war, oder nicht.

Mit seiner o. g. Entscheidung hat der BGH indes nunmehr festgeschrieben, dass die Haftung des Frachtführers auf den sich nach Art. 23 CMR (entsprechend rund EUR 7.200,-) ergebenden Haftungshöchstbetrag begrenzt sei.

Und zwar mit der Begründung, dass ein Frachtführer, welchem der besondere Wert einer Sendung nicht bekannt sei, kein Bewusstsein für eine "*besondere Gefahrenlage*" entwickeln könne.

Dann aber könne dem Frachtführer auch nicht vorgeworfen werden *leichtfertig* i.S.d. Art. 29 CMR i.V.m. § 435 HGB gehandelt zu haben.

Voraussetzung für einen entsprechenden Vorwurf wäre nämlich, dass sich der Frachtführer in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen der Vertragspartner hinweggesetzt hat, wobei sich subjektiv dem Handelnden die Erkenntnis aufdrängen muss, dass wahrscheinlich ein Schaden entstehen werde.

Ist dem Frachtführer aber eine "*besondere Gefahrenlage*" nicht bekannt, kann sich der Frachtführer mit dem Abstellen eines Planen-LKW auf einem unbewachten Parkplatz über Nacht in Frankreich auch nicht in *krasser Weise* über die Sicherheitsinteressen seines Vertragspartners hinwegsetzen.

So der BGH.

Die vorangestellten Erwägungen des BGH sind auch auf andere Schadensfälle (bspw. im innerdeutschen Verkehr, auf Lagerverluste, o. ä.) zu übertragen und sind damit grundsätzlicher Natur.

Dass wird die Spediteure, Verkehrshaftungsversicherer, pp. unserer Mandantschaft freuen.

Für die Transportversicherer wird die auf ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers gestützte Regressführung erneut schwieriger.

Aus unserer Sicht ist es den Transportversicherern insoweit angeraten, ihre Versicherungsnehmer, welche regelmäßig Güter mit einem *besonderen Wert* versenden, anzuweisen, den Frachtführer bei Auftragserteilung grundsätzlich auf den jeweiligen Wert der Ware hinzuweisen.

Ein kurzer Vermerk "*Sendungswert = EUR ...*" auf dem Beförderungsauftrag dürfte insoweit genügen.

Wobei der BGH bei Paketdiensten bereits bei einem Warenwert von EUR 2.500,- von einem *besonderen Sendungswert* ausgeht.

Überlegenswert könnte es auch sein, die Verpflichtung des Versicherungsnehmers, den Frachtführer grundsätzlich auf einen *besonderen Sendungswert* hinzuweisen, als Obliegenheit in dem (Transport-) Versicherungsvertrag zu statuieren.

Grimme

Die Übergangsregelungen des neuen VVG

Am 01.01.2008 tritt das neue VVG in Kraft. Es stellt sich die Frage, welche Übergangsregelungen für sog. Altverträge gelten, die vor dem genannten Datum geschlossen wurden. Hierfür enthält das Einführungsgesetz zum VVG (EGVVG) Übergangsvorschriften, die im folgenden kurz dargestellt werden sollen.

Für ab dem 01.01.2008 abgeschlossene Verträge gilt das neue Recht sofort. Für Altverträge gelten die Übergangsvorschriften in den Art. 1-6 EGVVG. Das Gesetz gilt dann für alle ab diesem Tag geschlossenen Versicherungsverträge (sog. Neuverträge). Dies ergibt sich aus dem Umkehrschluss des Art. 1 Abs. 1 EGVVG, wo geregelt wird, wie mit vor dem 01.01.2008 geschlossenen Versicherungsverträgen umzugehen ist.

Das alte VVG tritt gem. Art. 10 Abs. 2 Nr. 1 EGVVG gleichzeitig mit dem Start des neuen Gesetzes außer Kraft. Nach Art. 1 Abs. 1 EGVVG besteht eine generelle Übergangszeit von einem Jahr, d.h. für bis zum 01.01.2008 geschlossene Verträge (Altverträge) gilt bis zum 31.12.2008 das alte VVG und danach das neue Recht. Für Altverträge besteht mithin eine „Schonzeit“ von einem Jahr, bis das neue VVG auch für diese maßgeblich ist. Dies gilt auch für Versicherungsfälle, die bis zum 31.12.2008 eintreten, welche nach altem Recht abgewickelt werden.

Als Ausnahme vom Grundsatz der Rückwirkung sind aber einige Vorschriften des neuen VVG, die – wie z. B. neue Publizitätsvorschriften, Anzeigepflichten usw. – beim Abschluss des Vertrages zu beachten sind, auch nach Ablauf der Übergangszeit für Altverträge nicht anwendbar; es gelten statt-

dessen die zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses maßgeblichen Vorschriften.

Das neue VVG schafft die Ausschlussfrist des § 12 Abs. 3 VVG a. F. ersatzlos ab. Nach Art. 1 Abs. 4 EGVVG ist die Ausschlussfrist auch nach dem 01.01.2008 anzuwenden, wenn sie vorher zu laufen begonnen hat. D.h.: Die Frist wird nicht durch das Inkrafttreten des neuen VVG gekappt, sondern läuft „normal“ ab. Der Versicherer darf bei Altverträgen auch während der Übergangszeit im Jahr 2008 die Frist noch setzen. Dies ergibt sich daraus, dass Art. 1 Abs. 1 EGVVG ohne Einschränkung „das Gesetz über den Versicherungsvertrag“ a. F. für anwendbar erklärt und die Begründung von „Rechten der Vertragsparteien“ spricht.

Nicht geregelt wurde, ob der Versicherer die Frist ab 2008 setzen darf, wenn seine AVB eine dementsprechende Bestimmung enthalten. Hier müsste gelten: Ausschlussfristen in Altverträgen sind bis zum 01.01.2009 wegen der gesetzlichen Übergangsregelungen als anwendbar anzusehen, danach allerdings wegen des Verstoßes gegen das gesetzliche Leitbild – das hier durch Streichung des § 12 Abs. 3 VVG a. F. geprägt ist – nicht mehr.

Art. 3 EGVVG regelt den Übergang bei der Verjährungsanpassung. Ansprüche (nicht allein der Versicherungsvertrag), die ab dem Stichtag 01.01.2008 entstehen (also fällig werden), unterliegen nach Art. 3 Abs. 1 EGVVG der neuen dreijährigen Verjährungsfrist gem. § 195 BGB. Die Frist ist damit länger als die bisher generelle Frist von zwei Jahren. Sie ist kürzer als die speziellen Fristen für die Lebens- und Berufungsunfähigkeitsversicherung von fünf Jahren.

Art. 3 Abs. 2 EGVVG betrifft die Zweijahresfrist des § 12 Abs. 1 A. 1 VVG a.

F. Diese ist kürzer als die neue Regelfrist von drei Jahren gem. § 195, 199 BGB. Für die Vollendung der Verjährung (Ablauf der Frist) ist der Zeitpunkt maßgeblich, zu dem die kürzere Frist abläuft. Sie behält also auch über den 31.12.2007 hinaus Geltung, wenn der Anspruch bereits vor dem 01.01.2008 entstanden ist.

Einen besonderen Aufwand auf Seiten des Versicherers wird das für Bestandsverträge vorgesehene Umstellungsverfahren mit sich bringen. Für die Umstellung der Altverträge hat der Gesetzgeber ein besonderes Verfahren vorgesehen. Nach Art. 1 Abs. 3 EGVVG darf der Versicherer seine AVB für Altverträge, soweit diese von den Vorschriften des neuen VVG abweichen, zum 01.01.2009 einseitig ohne Zustimmung des VN an das neue VVG anpassen, wenn er dem VN die geänderten Bedingungen unter Kenntlichmachung der Unterschiede spätestens einen Monat vor dem 01.01.2009 in Textform mitteilt. Dieses Verfahren ist aufwendig, weil üblicherweise gleich mehrere Generationen von Altbedingungen umzustellen sind, so dass es sich – je nach Versicherer – um hunderttausende von Verträgen handeln kann.

Eine Notwendigkeit der Anpassung besteht schon wegen des AGB-Rechts. AVB sind üblicherweise allgemeine Geschäftsbedingungen, die der Inhaltskontrolle der §§ 305 ff. BGB unterliegen. Nach § 307 Abs. 1 S. 1 BGB sind Bestimmungen in AGB unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders entgegen dem Gebot von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Das ist nach § 307 Abs. 2 BGB im Zweifel anzunehmen, wenn eine Bestimmung mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren ist.

Es besteht ein konkretes AGB Risiko. Ohne Umstellung können Klauseln, die gegen halbzwingende Vorschriften des neuen VVG verstoßen oder mit wesentlichen Grundgedanken der neuen gesetzlichen Regelung nicht mehr vereinbar sind (§ 307 Abs. 1 Nr. 1 BGB) unwirksam sein.

Für die Versicherer wird dieses Umstellungsverfahren einen erheblichen Aufwand mit sich bringen, da meist mehrere Generationen von Altbedingungen umgestellt werden müssen. Der Versicherer muss also nicht nur seine aktuell verwendeten AVB einer Kontrolle auf Vereinbarkeit mit dem neuen Recht unterziehen, sondern auch alle Altgenerationen, soweit diese noch Vertragsgrundlage in laufenden Versicherungsverträgen sind, umstellen.

Bei Anpassung der AVB an das neue VVG muss die Änderungsmitteilung also bis zum 30.11.2008 zugegangen sein, die Beweislast trägt der Versicherer. Zulässig ist es natürlich, die Änderung bereits im Laufe des Jahres 2008 mit Wirkung zum 01.01.2009 vorzunehmen.

Zu beachten ist, dass eine Bedingungsanpassung nur insoweit zulässig ist, als sie aufgrund einer Änderung des bisherigen Rechts geboten ist. Dies ist immer der Fall, wenn eine Bedingung einer zwingenden oder halbzwingenden Vorschrift des VVG widerspricht.

Will der Versicherer Verträge aus dem Bestand ändern, bedeutet dieses enormen Aufwand. Nach Art. 1 Abs. 3 EGVVG ist Änderungsvoraussetzung, dass er „die geänderten Versicherungsbedingungen ... in Textform mitteilt“, so dass es erforderlich ist, die Bedingungen tatsächlich auszuhändigen und nicht nur einen Verweis auf eine Internetseite zu geben oder anzu-

bieten, die Bedingungen anfordern zu können.

Meyer

Bei einem multimodalem Transport unter Einschluss einer Seestrecke endet diese spätestens mit dem Beginn der Verladung des Gutes auf das Beförderungsmittel, mit dem der nachfolgende Landtransport durchgeführt werden soll.

Die Entscheidung des BGH vom 28.07.2007, Az. I ZR 138/04 ist eine Ergänzung des Urteil BGHZ 164, 394.

Der Entscheidung liegt folgender Tatbestand zu Grunde:

Die Klägerin ist Transportversicherer der M. AG (VN). Sie nimmt die Beklagte, die von der VN mit dem Transport von Druckmaschinen von Bremerhaven über Portsmouth/ Virginia nach Durham/ North Carolina beauftragt worden war, wegen der am 27.02.2002 im Hafen von Portsmouth eingetretenen Beschädigung einer Druckmaschine aus abgetretenem Recht auf Schadensersatz in Anspruch.

Die streitgegenständliche Kiste 405 befand sich während des Seetransports von Bremerhaven nach Portsmouth zusammen mit einer weiteren Kiste auf einen für den Umschlag benutzten sog. Mafi-Trailer. Nach der Ankunft in Portsmouth wurden die Kisten auf dem Trailer aus dem Schiff heraus in eine etwa 300 m entfernte Lagerhalle gezogen, um dort auf einen Lkw verladen zu werden. Die Sicherungsketten wurden gelöst und die zweite auf dem Trailer befindliche Kiste wurde auf den Lkw verladen und so dann wurde der Trailer rangiert, um die streitgegenständliche Kiste besser verladen zu können. Die nunmehr nicht

mehr gesicherte Kiste stürzte hierbei auf den Boden. An ihrem Inhalt entstand ein Schaden in Höhe von EUR 232.673,08. Für eine neue Verpackung sowie zwei Schadensgutachten fielen Kosten in Höhe von 4.679,00 Euro und 5.397,25 US \$ an.

Die Klägerin hat die Beklagte aus ihr von der VN und der Empfängerin abgetretenem Recht auf Zahlung von 237.352,08 Euro und 5.397,25 US \$ nebst Zinsen vor dem Landgericht in Anspruch genommen.

Seitens des Landgerichts wurde die Auffassung vertreten, die Haftung der Beklagten sei gem. § 660 Abs. 1 HGB auf zwei Rechnungseinheiten je Kilogramm Rohgewicht der beschädigten Maschine beschränkt, und hat der Klage daher nur in diesem Umfang stattgegeben.

Die Berufung der Klägerin hat zur antragsgemäßen Verurteilung der Beklagten geführt, da das Berufungsgericht nicht die Haftungsbeschränkungen des Seefrachtrechts, sondern die für die Fracht auf der Straße maßgebliche Bestimmung des § 431 Abs. 1 HGB für anwendbar gehalten hat.

Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision strebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils an. Die Klägerin beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Der BGH hat die Revision auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen und hierzu folgendes ausgeführt:

Das Berufungsgericht hat die Klage zu Recht für begründet erachtet und hierzu ausgeführt:

Da die Parteien auch im Berufungsverfahren ausdrücklich von der Geltung deutschen Rechts ausgegangen seien,

sei die Anwendbarkeit deutschen Rechts gegeben. Da der zwischen den Parteien geschlossene Frachtvertrag die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln vorgesehen habe und der Schadensort bekannt sei, sei das deutsche Recht auch für die Ermittlungen des hypothetischen Teilstreckenrechts maßgeblich. Demnach stünde fest, das gem. § 452a S. 1 HGB der Frachtführer nach den Rechtsvorschriften haftet, die auf dem Vertrag über eine Beförderung auf der Teilstrecke anzuwenden wären, auf der die Beschädigung eingetreten sei. Da die Beklagte sich in dem Multimodal Transport Bill of Lading als Carrier bezeichnet hat, gingen die Parteien zu Recht davon aus, dass die Beklagte den Selbsteintritt erklärt habe, so dass sie jedenfalls gem. § 458 S. 2 HGB die Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters hat.

Weiter ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass der Schaden schon der dem Landtransportrecht unterliegenden Teilstrecke zuzuordnen sei. Die Umschlagsleistung habe keinen unselbstständigen Annex der Beförderung über See, sondern als ortsbezogene Güterbeförderung gemäß der mit der gesetzlichen Regelung des multimodalen Transports verfolgten Intension eine selbstständige Teilstrecke dargelegt. Da die streitgegenständliche Sendung eine Strecke von mehreren hundert Metern habe zurücklegen müssen, um auf den Lkw beladen zu werden, handelte es sich hier um eine Beförderung. Ferner sei davon auszugehen, dass die Umladephase wegen ihres besonderen Aufwandes auch eigenes Gewicht besäße, denn die Kisten seien zu kranen gewesen und hätten zudem wegen ihres Gewichts und ihrer Abmessung auf Mafi-Trailern transportiert werden müssen, wobei die besonderen Anweisungen der VN für Kranung und Laschung zu berücksichtigen gewesen seien. Der

Schaden sei auf jeden Fall in einer Phase eingetreten, die nicht mehr dem Löschen aus dem Schiff, sondern dem Beladen des Lkws zuzurechnen sei. Es sei zu berücksichtigen, dass nicht nur der Trailer bereits das Schiff verlassen habe, sondern auch schon die an den beiden Kisten angebrachten Ketten gelöst gewesen seien, die erste Kiste vollständig auf den Lkw verladen worden und der Schaden an der zweiten Kiste eingetreten sei, da der Trailer nochmals rangiert worden sei, um die streitgegenständliche Kiste besser auf den Lkw verladen zu können.

Die gegen diese Entscheidung gerichtete Revision der Beklagten hat keinen Erfolg, da das Berufungsgericht zu Recht angenommen hat, dass die Beklagte die Beförderung der beim Ladevorgang am 27.02.2002 beschädigten Druckmaschine im Wege des Selbsteintritts ausgeführt hat und der von den Klägerin geltend gemachten Schaden zu ersetzen hat.

Der BGH führt aus, dass das Berufungsgericht zu Recht von der Zuständigkeit der deutschen Gerichte sowie von der Anwendbarkeit des deutschen Frachtrechts ausgegangen ist. Selbst für den Fall, dass eine entsprechende Rechtswahl nicht anzunehmen oder unzulässig ist, folgt die Anwendbarkeit des deutschen Rechts daraus, dass sowohl die VN als auch die Beklagte ihre Hauptniederlassung jeweils in Deutschland haben und auch nichts dafür spricht, dass der hier in Rede stehende hypothetische Teilstreckenvertrag engere Verbindung mit einem anderen Staat aufweist. Weiter ist das Berufungsgericht von einem multimodal Transport unter Einschluss einer Seestrecke (§ 452 S. 1 u. 2 HGB) und wegen des bekannten Schadensortes von der Anwendbarkeit des § 452a S. 1 HGB ausgegangen. Weiter hat das Berufungsgericht angenommen, dass die Maschine nicht auf der Seestrecke,

sondern erst auf der anschließenden Landstrecke beschädigt worden ist. Daher war die Haftung der Beklagten nicht gem. § 660 Abs. 1 HGB beschränkt.

Zwar ist in dem Verbringen des Transportgutes nach dem Ausladen aus dem Schiff innerhalb des Hafens zu dem Lkw, mit dem der Weitertransport erfolgen sollte, keine eigene (Land-) Teilstrecke zu sehen. Dies hat der Senat für den Regelfall entschieden (BGHZ 164, 394, 396 ff.). Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts liegen auch die Umstände des Verbringens des Transportgutes auf dem Mafi-Trailer innerhalb des Hafengeländes über eine Strecke von ca. 300 m keine andere Beurteilung nahe, dennoch hat die angefochtene Entscheidung Bestand.

Anders als der in der Entscheidung BGHZ 164, 394 zugrunde liegenden Fall ist das streitgegenständliche Frachtgut nicht vor, sondern bei seiner Verladung auf den Lkw, mit dem es weiter transportiert werden sollte, beschädigt worden. Der Verladevorgang ist aber nicht mehr der Seestrecke, sondern schon der sich daran anschließenden Landstrecke zuzuordnen. Daher bedarf die in der Entscheidung BGHZ 164, 394 getroffene Aussage, die Seestrecke ende erst mit der Verladung des Gutes auf dem Transportmittel, mit dem es auf dem Hafen entfernt werden soll, der Präzisierung.

Der Senat geht davon aus, dass die Seestrecke nicht schon mit dem Ausladen des Gutes aus dem Schiff endet. Die Erwägung des Senats, die zu diesem Ergebnis führten, können jedoch für den hier in Rede stehenden Vorgang des Beladens des nächsten Transportmittels keine Geltung beanspruchen. Charakteristisch für den Seetransport mit bzw. in Containern sei das Löschen sowie die Lagerung

und etwaige Umlagerung des Transportgutes im Hafengelände. Demnach wiesen diese eine enge Verbindung zur Seestrecke auf. Bei der Entladung des Transportguts würde regelmäßig eine Untersuchung auf mögliche Schäden hin nicht erfolgen, sondern eine Untersuchung würde frühestens zu dem Zeitpunkt erfolgen, zu dem das Transportgut aus dem Terminal entfernt werden sollte. Der Verfrachter schuldet beim Seefrachtvertrag gem. § 606 S. 2 HGB die Ablieferung des Gutes und gibt den Besitz an dem Transportgut regelmäßig erst mit Zustimmung des legitimierten Empfängers auf, den er in den Stand versetzen müsse, den Besitz über das Gut auszuüben; diese Voraussetzung sei mit dem Löschen der Ladung regelmäßig noch nicht erfüllt (vgl. BGHZ 164, 394, 396 ff.).

Rechtfertigen es jedoch diese Erwägungen Vorgänge noch der Seestrecke zuzuordnen, denen das Transportgut im Anschluss an das Ausladen innerhalb des Hafengeländes unterzogen wird, gilt dies nicht für den Vorgang des Beladens des nächsten Transportmittels. Dieser einheitliche Vorgang ist nicht mehr der Seestrecke, sondern vollständig der nachfolgenden Landstrecke zuzurechnen.

Unerheblich ist in diesem Zusammenhang der Vortrag der Beklagten, der von ihr mit der Reederei abgeschlossene Seefrachtvertrag über die Kisten habe die Beförderung von Bremerhaven bis FOB Portsmouth Pier umfasst, so dass die Reederei die Kisten auf dem Terminal in Portsmouth auch noch auf den Lkw für den nachfolgenden Landtransport zu verladen gehabt habe. Denn auch insoweit ist gem. § 452a S. 1 HGB nicht auf diesen Vertrag, sondern auf einen hypothetischen Teilstreckenvertrag zwischen den Parteien des Multimodalvertrages abzustellen.

Die Druckmaschine stürzte beim Rangieren des Trailers zu Boden. Dieser Umstand steht jedoch nicht der Annahme entgegen, dass der streitgegenständliche Schaden erst beim Verladen der Maschine auf den Lkw eingetreten ist. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang nämlich, dass sich in dem Schaden das sich mit dem Verladevorgang verbundene Schadensrisiko realisiert hat. Schadensursächlich war, dass die Ketten, mit denen die streitgegenständliche Kiste befestigt war, bereits gelöst worden waren, um das Hochziehen der Kisten auf den Lkw zu ermöglichen. Als der Trailer nunmehr mit der nicht mehr gesicherten Kiste rangiert wurde, fiel die Kiste herunter.

Aus aktuellem Anlass: Befreiung von der Umsatzsteuer nur bei durchlaufenden Posten

Es gab in letzter Zeit einige Rückfragen zur Frage der Umsatzsteuerpflicht von an uns angewiesenen Gebühren (nicht zu verwechseln mit Honoraren). Es soll im folgenden kurz noch einmal das grundlegende Prinzip anhand einer aktuellen Information der Finanzverwaltung erklärt werden:

Von Rechtsanwälten und Notaren verauslagte Gebühren sind nur dann nicht umsatzsteuerpflichtig, wenn es sich um so genannte durchlaufende Posten handelt. Ein durchlaufender Posten liegt vor, wenn die Kanzlei, die die Beträge vereinnahmt und verauslagt, im Zahlungsverkehr lediglich als Mittelsperson auftritt.

Der Mandant, der zur Zahlung verpflichtet ist, muss also in unmittelbarer Rechtsbeziehung (Kostenschuldner) zu dem Gläubiger der Zahlung stehen, um in den Genuss der Umsatzsteuerbefreiung zu kommen.

Gebühren und Auslagen, die Rechtsanwälte bei Behörden und ähnlichen Stellen für ihre Auftraggeber auslegen, sind nur dann durchlaufende Posten, wenn die Kosten nach dem RVG berechnet werden und den Mandanten als Schuldner bestimmen. Das am häufigsten vorkommende Beispiel dürften Gerichtskosten sein. Diese werden von der Kanzlei lediglich als „Mittelsperson“ an das Gericht gezahlt. Kostenschuldner ist der Mandant und daher ist auf diese Zahlung keine Umsatzsteuer fällig.

Zu beachten ist, dass, im Gegenteil zum obigen Beispiel, Gebühren wie z.B. Aktenversendungspauschalen, Handelsregisterauszüge oder Einwohnermeldeamtsanfragen der Umsatzsteuer unterliegen, da diese in der Regel von der Kanzlei direkt in Auftrag gegeben werden. Die Kanzlei ist hierbei Kostenschuldner. Die Umsatzsteuerpflicht entsteht hier regelmäßig bei Weitergabe an den Mandanten.

Neuhaus

Kein Anscheinsbeweis für die vollständige Übergabe der Ware an den Frachtführer bei Teilverlust aus leeren, noch vorhandenen Kartons.

In einer aktuellen Entscheidung präzisiert und verschärft der BGH (Urteil vom 26.04.2007, AZ I ZR 31/05I) die Grundsätze für das Vorliegen der Voraussetzungen eines Anscheinsbeweises für die erfolgte vollständige Übergabe der Ware in den Gewahrsam des Frachtführers.

In dem zu entscheidenden Fall war eine Lieferung von Computerfestplatten nur teilweise ausgeliefert worden. Es wurde eine umwickelte Palette beim Empfänger angeliefert. Beim Abpacken wurde dann entdeckt, dass zwei Kar-

tons aus der Palette geöffnet und ohne Inhalt waren.

Der BGH führt in seinem Urteil als Leitsatz zu dieser Konstellation aus:

„Besteht zwischen den Parteien eines Frachtvertrages Streit darüber, ob der beim Empfänger nicht angekommene Teil der Sendung überhaupt in die Obhut des Frachtführers gelangt ist, kann nicht auf die Grundsätze des Anscheinsbeweises zurück gegriffen werden. Da die Parteien über den Grund der Haftung streiten, scheidet auch eine Anwendung des § 278 ZPO aus. Der Anspruchsteller hat daher in einem solchen Fall den vollen Beweis dafür zu erbringen, dass der nicht beim Empfänger angekommene Teil der Sendung in die Obhut des Frachtführers gelangt ist.“

Nach dem BGH sind also folgende Fallkonstellationen zu unterscheiden:

Der Verlust des gesamten Ware aus der Sendung, der Verlust von einzelnen Packstücken aus einer Sendung und letztlich der - vorliegende Fall - eines Teilverlustes des Inhalts bei angelieferten Packstück.

In den ersten beiden Fällen wird der Anscheinsbeweis für die vollständige Übergabe ausreichen. Er wird bei sich mit den Lieferpapieren deckender Handelsrechnung regelmäßig angenommen.

Im letzten Fall muss im Sinne des skizzierten Urteils hingegen stets der volle Beweis für die Übergabe der Ware geführt werden.

Das bedeutet, es sollte vor Klagerhebung geklärt werden, ob Zeugen für die Übergabe der Ware zur Verfügung stehen. Im Idealfall lässt sich anhand der Pack- oder Picking Listen ermitteln, welcher Lagermitarbeiter die Ware an

den Frachtführer übergeben hat, bzw. wer die Distribution der verlustigen Ware im Lager vorgenommen hat. Hilfreich sind auch Wiegeprotokolle bei Ein- und Ausgang am Lager.

Sind konkrete Zeugen nicht erhältlich, müsste der verantwortliche Lagerleiter oder sein Stellvertreter angeboten werden. Diese müssten (in einem gut geführten Lager) detailreich Auskunft zu den Kontroll- und Sicherheitsmaßnahmen geben können. Ob diese abstrakten Schilderungen für die Führung eines Vollbeweises ausreicht, wird sehr von der Detailgenauigkeit der Schilderungen abhängen. Kann der Lagerleiter (eventuell auch ein Sachverständiger) bestätigen, dass die Eingangs- und Ausgangskontrollen (insbesondere eine Verwiegung) so genau sind, dass auch kleinere Fehlmengen bemerkt werden würden, dürften gute Chancen einer Vollbeweissführung bestehen.

Letztendlich sind dem Gericht hier große Bewertungsspielräume bei der Beweiswürdigung eröffnet. Eine generelle Prognose ist daher nur schwer zu treffen. Ein erfolgreicher gerichtlicher Regress wird in dieser Konstellation sehr von den Umständen des Einzelfalles abhängen.

Neuhaus

Begründung von Empfängerrechten gegenüber dem ausführenden Unterfrachtführer (BGH Urt. v. 14.06.2007 – I ZR 50/05)

Der BGH hat in einem jüngeren Urteil aus Juni diesen Jahres seine Rechtsprechung aufgegeben, nach der dem Empfänger gegen den ausführenden Unterfrachtführer lediglich Schadenersatzansprüche zustehen sollen, wenn ein aufeinander folgender Frachtführer i.S.v. Art 30 WA, Art. 34 CMR gegeben

ist. Unter Aufgabe seiner früheren Rechtsprechung (BGH Urt. v. 24.10.1991 – I ZR 208/89, BGHZ 116, 15) gewährt der BGH dem Empfänger eigene Schadenersatzansprüche gegen den Unterfrachtführer, ohne dass die in Deutschland seltene Rechtsfigur des aufeinander folgenden Frachtführer vorliegen müsste.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin war Transportversicherer der X-GmbH aus Deutschland, welche optische Gerätschaften von der Y-Ltd. aus Japan bezog. Die Y-Ltd. beauftragte die Z-Inc. mit dem Transport von Japan nach Deutschland. Zu diesem Zwecke wurde ein HAWB ausgestellt, in welchem die Z-Inc. als Luftfrachtführer, die Y-Ltd. als Absender und die W-GmbH, die Empfangsspediteurin der X-GmbH, als Empfänger eingetragen waren. Mit dem Luftfrachttransport beauftragte die Z-Inc. wiederum die Beklagte. Diese stellte einen MAWB aus, in welchem die Z-Inc. als Absender und Agent des Luftfrachtführers und die W-GmbH wiederum als Empfängerin der Sendung genannt wurden.

Bei Eintreffen der Sendung und Übernahme durch den Empfangsspediteur W-GmbH wurden bereits Beschädigungen abgeschrieben. Es stellte sich später ein Totalschaden heraus. Die Klägerin, als Transportversicherer geht gegen die Beklagte als ausführenden Frachtführer aus abgetretenem und übergegangenem Recht ihrer VN, der X-GmbH, sowie aus abgetretenem Recht der W-GmbH als Empfängerin der Sendung vor.

Während der Instanzen wurde das Vorgehen aus den abgetretenen und übergebenen Rechten der VN aufgegeben, da diese keine vertraglichen Beziehungen zu der Beklagten besaß.

Spannende und nunmehr vom BGH entschiedene Frage war, ob der Empfangsspediteur W-GmbH als Empfänger der Sendung eigene Schadenersatzansprüche gegen die Beklagte als ausführende Frachtführer hatte, die er an die Klägerin abtreten konnte.

Nachdem der BGH die Rechtsfigur des aufeinander folgenden Frachtführers in der vorliegenden Fallkonstellation zu recht abgelehnt hatte, bejahte er unter Aufgabe seiner früheren Rechtsprechung eigene Ersatzansprüche aus der Empfängerstellung in dem zwischen Hauptfrachtführer (hier Z-Inc.) und Unterfrachtführer (hier Beklagte) geschlossenen Frachtvertrag.

Obwohl vorliegend ein Luftfrachttransport streitgegenständlich war, begründete der BGH, wegen der Gleichartigkeit der Ansprüche, seine Argumentation aus den Vorschriften und Rechtsgedanken der CMR heraus. Der BGH sah den zwischen Hauptfrachtführer und Unterfrachtführer geschlossenen Vertrag als eigenständigen, echten Frachtvertrag an. Der Hauptfrachtführer habe als Absender des Unterfrachtvertrages die Absenderrechte gem. Art. 17 ff. CMR gegen den Subfrachtführer. Es sei kein Grund ersichtlich, dem Empfänger aus diesem Frachtvertrag nicht ebenfalls Schadensersatzansprüche zuzubilligen. Dem Empfänger stünden gegenüber dem ausführenden Frachtführer die Primärrechte auf Ablieferung des Gutes und Übergabe der Zweitausfertigung des Frachtbriefes zu. Da die Sekundäransprüche die Sicherung der Primäransprüche bezwecken, müssten die Schadensersatzansprüche auch dem Empfänger zustehen. Auch Art. 34 CMR stünde der Begründung eigener Ersatzansprüche im Umkehrschluss nicht entgegen, da es sich bei dem aufeinander folgenden Frachtführer und der „klassischen“ Frachtführerkette

um zwei unterschiedliche Rechtsfiguren handele.

Der BGH folgt somit der überwiegenden Auffassung in der Rechtsliteratur, die entschiedene Kritik an der früheren Rechtsprechung des BGH geübt hatte.

Das Urteil wird weit reichende Konsequenzen haben, worauf *Thume* in seiner Urteilsanmerkung in *TransportR* 2007, 427 f.) bereits hingewiesen hat.

Wegen der Gleichartigkeit der Ausgestaltung der Empfängerrechte in CMR und HGB ist die Entscheidung auf nationale Straßengüter- und Luftbeförderungen übertragbar. Sowohl der Empfänger als auch der Hauptfrachtführer als Absender des Unterfrachtvertrages können Rechte gegen den Unterfrachtführer geltend machen. Es besteht insoweit eine Doppellegitimation.

Neben der Ersatzverpflichtung aus dem Unterfrachtvertrag besteht darüber hinaus eine Ersatzverpflichtung aus dem Hauptfrachtvertrag nach § 437 HGB.

Nachdem der BGH nunmehr den Frachtvertrag zwischen Haupt- und Unterfrachtführer als echten Frachtvertrag anerkannt hat, muss er in der Konsequenz auch die Empfängerverpflichtungen aus § 421 HGB im Verhältnis Empfänger – Unterfrachtführer anerkennen. Die vieldiskutierte Entscheidung des BGH (I ZR 201/04, *TransportR* 2006, 29 ff.), nach welcher dem Unterfrachtführer kein Standgeldanspruch gegen den die Ablieferung verlangenden Empfänger zustehen sollte, dürfte somit keinen Bestand haben.

Zu Abschluss noch ein Hinweis auf ein in eigener Sache ergangenes BGH-Urteil (Urt. v. 19.04.2007 – I ZR 90/04), in welchem der BGH unter Aufrechterhaltung seiner Rechtsprechung, wie

auch im oben behandelten Urteil, das Vorliegen der Rechtsfigur des aufeinander folgenden Frachtführers verneint hat. Der BGH zieht die Grenzen des aufeinander folgenden Frachtführers, anders als andere Rechtsordnungen, per definitionem eng. Aufeinanderfolgender Frachtführer i.S.v. Art. 34 CMR sei nur derjenige Unterfrachtführer, der durch die Annahme von Gut und Frachtbrief als sog. Samtfrachtführer gesamtschuldnerisch neben dem ihn beauftragenden Haupt- oder Unterfrachtführer Vertragspartei werde. Frachtbrief i.S.d. Art. 34 CMR sei hierbei der über den Frachtvertrag zwischen dem Absender und dem Hauptfrachtführer ausgestellte durchgehende, auf die gesamte Beförderungsstrecke lautende und dem Hauptfrachtführer vom Absender ausgehändigte Frachtbrief. Wenn ein solcher nicht

ausgestellt oder vom Unterfrachtführer nicht angenommen oder an diesen nicht weitergegeben worden sei, sei der Unterfrachtführer kein aufeinander folgender Frachtführer i.S.d. Art. 34 CMR. Der über die gesamte Strecke ausgestellte Frachtbrief müsse vom Absender und vom Hauptfrachtführer unterzeichnet worden sein.

Da diese Voraussetzungen in der Praxis selten bis nie gegeben sind, fehlt es der Rechtsfigur des aufeinander folgenden Frachtführers, zumindest in Deutschland, an praktischer Relevanz.

Göke

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme: b.grimme@grimme-kollegen.de

Andrea Meyer: a.meyer@grimme-kollegen.de

Angela Schütte: a.schuette@grimme-kollegen.de

Malte Neuhaus: m.neuhaus@grimme-kollegen.de

Stephan Göke: s.goeke@grimme-kollegen.de