

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner



## NEWSLETTER #6/2016

### Aus dem Inhalt:

Haftung des CMR-Frachtführers durch Flüchtlinge bei Transporten nach Großbritannien

von Benjamin Grimme

**Seite 2**

Schlagworte: Artikel 17 CMR, Artikel 3 CMR, Artikel 17 Abs. 2 CMR, Artikel 29 CMR, Artikel 9 Abs. 2 CMR, OLG Köln, Urteil, Aktenzeichen 3 U 28/16, Flüchtlinge, Beschädigung, Lkw, CMR Calais, Kanal, Großbritannien, Kanaltunnel, Güter

Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Absenders/Empfängers

von Angela Schütte

**Seite 4**

Schlagworte: Ablieferung, Gefälligkeit, § 412 Abs. 1 S. 1 HGB

Kein vertraglicher Anspruch des Absenders auf Aushändigung von CMR-Frachtbriefen

von Frank Geissler

**Seite 7**

Schlagworte: Art. 13, 32 CMR, §§ 408, 409, 420 HGB, CMR-Frachtbrief, Ablieferbeleg, Original, Fracht, Fälligkeit, Nebenpflicht

Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen der ADSP bei multimodalen Transportverträgen unter Einschluss einer Seestrecke

von Dipl. Jur. Alexander Werner

**Seite 8**

Schlagworte: § 425 HGB, § 461 Abs 1 HGB, § 498 HGB, § 660 Abs 1 HGB, Nr 27.1 ADSp, Nr 27.2 ADSp

Billigere Exporte – Zölle für bestimmte landwirtschaftliche und technische Erzeugnisse in der Russischen Föderation rechtswidrig

von Dipl. Jur. Alexander Werner

**Seite 12**

Aufrechnungsverbot bei Umzugsschäden

von Timm Steck

**Seite 13**

Schlagworte: §§ 451, 407 Abs. 2 HGB, Aufrechnungsverbot, AGB § 451 d HGB, Umzug, Möbel, Möbelspediteur, § 451 f HGB, § 305 c BGB, § 451 c HGB, Anzeigenfrist, Haftungsausschluss, Umzugsvertrag, Frachtvertrag

Einigung der Spediteur- und Verladerverbände über neue ADSP 2017

von Frank Geissler

**Seite 15**

Ihre Ansprechpartner

**Seite 17**

Anhang (pdf): ADSP 2017

## **Haftung des CMR-Frachtführers durch Flüchtlinge bei Transporten nach Großbritannien**

Entsprechend der Berichterstattung in den Medien, kommt es in den vergangenen Monaten zunehmend zu der Beschädigung/Zerstörung von Gütern durch Flüchtlinge, welche - oftmals vergeblich und mit Schaden für Leib und Leben - versuchen, unerkannt in Lkw von dem europäischen Festland nach England zu gelangen.

Trotz der Vielzahl der damit Schäden (durch Zerstörung, Verunreinigung oder ähnlichem) einhergehenden Güter (Folge-)Schäden, sind zu der Frage der Haftung des Frachtführers für derartige Schäden - soweit ersichtlich - bisher kaum gerichtliche Entscheidungen veröffentlicht.

Das Landgericht Hamburg hat mit Urteil vom 17. Oktober 2013, Aktenzeichen 415 HKO 71/11, in einer unserer Sachen entschieden, dass sich der Frachtführer bei einer Beschädigung von Medikamenten während der Beförderung von Griechenland nach Deutschland, unter Einschluss einer Fährfahrt von Griechenland nach Italien, auf die Haftungsbefreiung des Artikel 17 Abs. 2 CMR berufen kann, wenn der Frachtführer vor Einfahrt in das (umzäunte) Hafengelände die Unversehrtheit des Verschlusses der Türen seines Aufliegers kontrolliert, der Fahrer des Lkw während der Fährfahrt nach Italien nicht in seinem Fahrzeug verbleiben und der Zutritt zu den Parkdecks während der Überfahrt untersagt ist, nach Verlassen des Fehlhafens in Italien sich dann aber

Flüchtlinge bemerkbar machen, welche (bis dahin) die sich auf der Ladefläche des Lkw befindlichen Güter aber massiv beschädigt/verunreinigt hatten.

Jüngst hatte sich das OLG Köln in anderer unserer Sachen, mit Urteil vom 25. August 2016, Aktenzeichen 3 U 28/16, mit der Beschädigung von Lebensmitteln durch Flüchtlinge während der grenzüberschreitenden Lkw-Beförderung von Deutschland nach England zu befassen.

Das Landgericht Aachen hatte in der Vorinstanz, mit Urteil vom 26. Januar 2016, Aktenzeichen 8 O 526/13, - wie auch in der zuvor genannten Entscheidung des Landgerichts Hamburg - eine Haftungsbefreiung zugunsten des Frachtführers nach Artikel 17 Abs. 2 CMR (*Unvermeidbarkeit*) - unter Verweis auf die von dem Fahrer vorgenommenen Kontrollen und gerichtsnotorischen Verhältnisse vor Ort - bejaht.

Das OLG Köln hat die Entscheidung der Vorinstanz mit seinem vorzitierten Urteil vom 25. August 2016 aufgehoben.

Und zwar mit der Begründung, dass eine *Unvermeidbarkeit* im Sinne des Artikel 17 Abs. 2 CMR nur dann anzunehmen sei, wenn der Frachtführer darlegt und beweist, dass der Schaden auch bei Anwendung der äußersten dem Frachtführer möglichen und zumutbaren Sorgfalt nicht hätte vermieden werden können.

Wobei es auf die Unvorhersehbarkeit eines Ereignisses nicht ankomme, da auch

nicht vorhersehbare Umstände nicht unvermeidbar wären, wenn sie unter Einsatz der äußersten Sorgfalt unwirksam gemacht worden wären.

So dass Unabwendbarkeit nicht absolute Unvermeidbarkeit bedeuten und Schäden, die nur mit absurden Maßnahmen hätten verhindert werden können, unabwendbar wären.

Hiernach - so das OLG Köln - hänge es vom Einzelfall ab, welche Maßnahmen zu ergreifen sind, um die zumutbare Sorgfalt zur Verhinderung des Eindringens Unbefugter in den Frachtraum sicher zu stellen.

Wobei es auf die Art des Frachtguts und den Transportweg ankomme.

Dies vorweggeschickt, hat es das OLG Köln nicht als ausreichend erachtet, dass der Frachtführer die Beförderung mit einem (massiven) Kasten-Kühl-Auflieger durchführte, die Türen des Aufliegers mit einem Vorhängeschloss gesichert waren, der Fahrer letztmalig 60 km vor der Kanalküste gehalten und hierbei noch den Verschluss der Türen des Aufliegers kontrolliert hatte.

Obzwar es sich bei dem beförderten Gut nur um Fruchtsäfte und mithin kein teures bzw. hochpreisiges und nicht typisch diebstahlgefährdetes Transportgut gehandelt hat, wie das OLG Köln für sich ausdrücklich festgestellt hat, hat das OLG Köln (gleichwohl) darauf abgestellt, dass (bereits) angesichts des Transportweges über Dünkirchen mit dem Ziel England

eine erkennbare Gefahr des Eindringens von Personen und insoweit Gefährdung des Transportguts bestanden habe, welche erhöhte Sicherheitsanforderungen bedingte.

Da nämlich (bereits) 2012 bekannt gewesen sei, dass Flüchtlinge auf Ladeflächen von Lastwagen eindringen, um dort nach Großbritannien überzusetzen.

Entsprechend aber auch bei einer Übernachtung noch 60 km vor dem Seehafen von Dünkirchen auf einer Hauptzufahrtsstrecke zu dem Hafen in Dünkirchen, eine *allgemein bekannte besondere Gefahr, dass Flüchtlinge in den Laderaum eindringen* bestanden habe.

Der Frachtführer wäre - so das OLG Köln - daher verpflichtet gewesen, entweder in der Nähe der Fährverladung auf einem bewachten Parkplatz zu übernachten.

Oder aber an *einem weiter entfernten Ort* zu übernachten (ohne jedoch auszuführen, welche Entfernung denn wohl angemessen gewesen wäre).

Dass regelmäßig auch die Polizei und das eingesetzte Sicherheitspersonal nicht verhindern können, dass Flüchtlinge in Lkw eindringen, entlaste den Fahrer ebenfalls nicht. Da es nicht den Transport von Flüchtlingen zu verhindern gelte, sondern das Transportgut vor Beschädigungen zu schützen.

So dass (vielmehr) der Frachtführer verpflichtet gewesen wäre, seinen Lkw zu überwachen, da Dritte nur durch die hintere Tür in diesen eindringen konnten.

Ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers hat das OLG Köln indes für sich abgelehnt. Da sich der Frachtführer, dadurch dass er sein Kühlfahrzeug nicht auf einem von der Fährverladung weiter entfernt gelegenen Parkplatz abgestellt habe und keine weitergehenden Sicherungsmaßnahmen ergriffen, jedenfalls nicht in *krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinweg gesetzt* habe.

Schließlich hat das OLG Köln ein Mitverschulden des Auftraggebers nach Artikel 17 Abs. 5 CMR mit der Begründung verneint, dass der Transport von Saft in einem geschlossenen Kühlcontainer *keine besondere Gefahr* im Sinne der Artikel 17 Abs. 2, 4 CMR darstelle, auch wenn es allgemein bekannt ist, dass die Möglichkeit besteht, dass Flüchtlinge den Transport benutzen, um illegal nach Großbritannien zu gelangen.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

Schlagworte: Artikel 17 CMR, Artikel 3 CMR, Artikel 17 Abs. 2 CMR, Artikel 29 CMR, Artikel 9 Abs. 2 CMR, OLG Köln, Urteil, Aktenzeichen 3 U 28/16, Flüchtlinge, Beschädigung, Lkw, CMR Calais, Kanal, Großbritannien, Kanaltunnel, Güter

### **Fahrer als Erfüllungsgehilfe des Absenders/Empfängers**

In der Entscheidung des Landgerichts Augsburg vom 09.06.2016, 1 HK O 1949/15, hatte das Landgericht über einen geltend gemachten Schadensersatzanspruch der Klägerin zu entscheiden.

Dem Urteil lag folgender Sachverhalt zugrunde.

Die Klägerin machte als Transportversicherer gegen die Beklagten, die sie als Gesamtschuldner in Anspruch nahm, Schadensersatzansprüche aus einem Transportschaden geltend.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte die Beklagte zu 2. mit der Durchführung eines Transportes von drei Gitterboxen Motoren mit einem Gesamtgewicht von 2.220 kg beauftragt. Die Nebenintervenientin zu 1. war die beauftragte Empfangsspedition und die Nebenintervenientin zu 2., die von hier aus vertreten wurde, war das ausführende Frachtunternehmen. Sowohl die Nebenintervenientin zu 1. als auch die Nebenintervenientin zu 2. waren dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten.

Bei der Ablieferung der drei Gitterboxen bei der Empfängerin ist es zum Absturz der dritten Gitterbox gekommen und nach Behauptung der Klägerin war ein Schaden in Höhe von ca. EUR 10.500,00 entstanden.

Die Klägerin hatte zur Begründung ihres Schadensersatzanspruches behauptet, dass der Fahrer der Nebenintervenientin zu 2. selbstständig und ohne Einverständnis mit der Empfängerin versucht hatte, die dritte Gitterbox abzuladen und diese bei dem Abladevorgang vom Lkw hat fallen lassen. Die Entladung soll gegen den ausdrücklichen Willen der Empfängerin erfolgt sein.

Der abliefernde Fahrer hatte die dritte Gitterbox an die Ladekante des Lkws gestellt. Nach Auffassung der Klägerin habe er hierbei das abschüssige Gelände nicht berücksichtigt und insbesondere habe er den Handhubwagen nicht so gestellt, dass die Gitterbox gegen einen Absturz gesichert gewesen sei.

Die Klägerin warf daher den Beklagten ein grobes Organisationsverschulden vor.

Die Beklagte zu 1. verteidigte sich damit, nicht passivlegitimiert zu sein. Die Beklagte zu 2. verteidigte sich damit, dass ein etwaiger Anspruch der Klägerin bereits verjährt sei.

Im Übrigen wurde die Haftung der Höhe nach angegriffen.

Hauptsächlich verteidigten sich die Beklagten und die Nebenintervenienten jedoch damit, dass der eingetretene Schaden nicht mehr im Obhutszeitraum der Beklagten entstanden sei.

Entgegen der Behauptung der Klägerin hat der abliefernde Fahrer nicht auf eigene Veranlassung die Ablieferung vorgenommen. Der abliefernde Fahrer habe sich vielmehr in der Warenannahme mit den Transportpapieren angemeldet und ihm sei daraufhin seitens der Empfängerin ein Hubwagen zur Verfügung gestellt worden. Dieser Hubwagen sei nach der Abladung durch die Empfängerin der ersten Gitterbox auf die Ladefläche des Lkws verbracht worden, damit der abliefernde Fahrer der Empfängerin bei der Entladung der weiteren zwei Gitterboxen habe helfen können.

Die ersten beiden Gitterboxen sind nach Weisung der Empfängerin entladen worden und sodann ist die dritte Gitterbox von dem abliefernden Fahrer an die Ladekante gestellt worden. Aus unerklärlichen Gründen ist die Gitterbox abgestürzt. Entgegen der Behauptung der Klägerin habe der Lkw jedoch weder abschüssig gestanden, noch habe sich der Absturz der Sendung aufgedrängt. Entgegen der Annahme der Klägerin habe der Hubwagen mit den Gabeln nicht die dritte Sendung sichern können, denn wenn der Hubwagen so – wie von der Klägerin vorgetragen hätte stehen müssen – wäre eine Entladung gar nicht mehr möglich gewesen.

Nach Auffassung der Beklagtenseite war der Obhutszeitraum beendet. Der Fahrer hatte den Lkw geöffnet, die Ware gesichert und zugänglich gemacht. Weitere seitens des abliefernden Fahrers durchgeführten Arbeiten seien lediglich aus Gefälligkeit erfolgt.

Das Gericht hat Beweis erhoben durch Vernehmung des abliefernden Fahrers und dem Mitarbeiter der Empfängerin, der bei der Entladung mitgearbeitet hat.

Nach Durchführung der Beweisaufnahme wurde sodann die Klage der Klägerin abgewiesen.

Nach Überzeugung des Gerichts hatte die Beweisaufnahme ergeben, dass der Schaden nicht im Obhutszeitraum der Beklagten eingetreten ist.

Das Gericht hat deutlich gemacht, dass es sich bei der Ablieferung um einen zweigliedrigen Akt handelt. Der Fracht-

fürher muss dem Empfänger eine unge störte Sachherrschaft ermöglichen und der Empfänger muss mit der Übernahme der Sachherrschaft einverstanden sein. Diese beiden Elemente waren streitgegenständlich erfüllt.

Entgegen der Behauptung der Beklagten ergab die Beweisaufnahme, dass der Fahrer sich angemeldet hatte und dass die Sendung auch nur nach einer solchen Anmeldung entladen werden durfte. Die Empfängerin war mithin empfangsbereit. Zudem ergab die Beweisaufnahme, dass die Empfängerin die Sachherrschaft auch übernehmen wollte. Der Laderaum war geöffnet und seitens der Empfängerin war auch die Entladevorrichtung bereitgestellt worden. Nach Abladung der ersten Gitterbox durch einen Gabelstapler durch einen Mitarbeiter der Empfängerin war dem Fahrer ein Hubwagen auf den Lkw gestellt worden, mit dem er nach Weisung der Empfängerin die weiteren Gitterboxen an die Ladekante ziehen sollte.

Die Klägerin konnte mit ihrem Bestreiten nicht gehört werden, dass der Fahrer den Hubwagen an Bord gehabt hatte, sondern vielmehr ergab die Beweisaufnahme, dass der Hubwagen tatsächlich von der Empfängerin bereitgestellt worden war.

Die von der Klägerin behauptete Abschüssigkeit des Geländes war nicht ersichtlich. Im Übrigen war zudem zu berücksichtigen, dass die ersten zwei Gitterboxen unbeschädigt abgeladen worden waren. Wie sich sodann jedoch eine besondere Gefahr für die dritte Gitterbox dem Fahrer hätte aufdrängen müssen, war nicht erkennbar.

Zudem war festzuhalten, dass gemäß § 412 Abs. 1 S. 1 HGB die Entladung dem Absender oblag. Eine anderweitige Vereinbarung war nicht vorgetragen.

Die Mithilfe des Fahrers beim Entladen war mithin nur dahingehend zu verstehen, dass er insoweit Erfüllungsgehilfe des Absenders war. Die Beweisaufnahme hatte entgegen der Behauptung der Klägerin ergeben, dass die Zuhilfenahme des Fahrers mit Willen des Empfängers erfolgte. Dass dieser Wille der Empfängerin bei Abladung der dritten Gitterbox nicht mehr vorhanden gewesen sein soll, ergab sich nicht. Es ist der Gesamtentladevorgang der drei Sendungsteile als Gesamtheit zu betrachten.

Zwar hatte die Beweisaufnahme ergeben, dass ein Versehen des Fahrers zum Absturz der dritten Gitterbox geführt hatte. Der Fahrer hätte unter Umständen darauf warten müssen, dass der Mitarbeiter der Empfängerin mit dem Gabelstapler wieder bis an den Lkw herangefahren war, bevor der Fahrer die dritte Gitterbox an die Ladekante stellte. Dessen ungeachtet war der Entladevorgang zu diesem Zeitpunkt bereits so weit fortgeschritten, dass sich weiter die Arbeiten des Fahrers als Gefälligkeit gegenüber der Empfängerin/Absenderin darstellte, so dass eine Haftung der Beklagten bereits dem Grunde nach zu verneinen war.

*Angela Schütte*  
*Rechtsanwältin*

Schlagworte: Ablieferung, Gefälligkeit, § 412 Abs. 1 S. 1 HGB

## **Kein vertraglicher Anspruch des Absenders auf Aushändigung von CMR-Frachtbriefen**

In der betrieblichen Praxis von Frachtführern und Spediteuren ist dieses Thema offenbar ein „Dauerbrenner“:

Ist der Frachtführer verpflichtet, seinem Auftraggeber den Frachtbrief im Original nach beendetem Transport zu übersenden? Und sind Vertragsabreden wirksam, wonach die Fracht erst nach Übergabe dieser Dokumente überhaupt fällig wird? Und schließlich wann würde ein etwaiger Anspruch auf Herausgabe dieser Dokumente verjähren?

In einem von unserer Kanzlei auf Beklagenseite geführten Verfahren vor dem Amtsgericht (AG) Hamburg-St.-Georg (Az. 911 C 174/16) hatte das Gericht über Ansprüche des auftraggebenden Spediteurs gegenüber dem Frachtführer auf Übersendung von – zumindest – Kopien von CMR-Frachtbriefen betreffend 18 im Jahre 2014 für diesen durchgeführter Transporte zu entscheiden.

Der beklagte Frachtführer hatte sämtliche Beförderungen ordnungsgemäß durchgeführt, abgerechnet und bezahlt erhalten. Die Klägerin hatte ihrerseits die Transporte gegenüber ihrem Auftraggeber (dem Ur-Versender) abgerechnet und offenbar ebenfalls vergütet erhalten.

Der beklagte Frachtführer hatte zeitnah auf Nachfrage die Frachtbriefe gescannt und seinem Auftraggeber zugesandt. Aufgrund eines Wechsels in seiner IT waren diese E-Mails und Anhänge jedoch nicht mehr verfügbar.

Im Januar 2016 beehrte die Klägerin auf Anfrage ihrer Kundin eine erneute Übersendung von Kopien. Da diese aus dem Archiv beschafft und erneut eingescannt werden mussten, beanspruchte der Frachtführer hierfür eine angemessene Kostenerstattung, was ihr Auftraggeber ablehnte.

Das daraufhin von Klägerseite angerufene AG wies in seiner Verfügung vom 20.07.2016 darauf hin, dass die Klage keine Aussicht auf Erfolg habe.

Zunächst seien etwaige Ansprüche verjährt: Die Verjährung eines etwaigen Anspruchs richte sich nach Art 32 Abs. 1 Satz 1 und 3 CMR. Da der letzte Vertragsschluss zu den Frachtaufträgen am 01. Dezember 2014 erfolgte, läge eine etwaige Hemmung durch Klagerhebung am 15. Juni 2016 bereits nach Eintritt der Verjährung. Da die Beklagte sogleich jegliche Ansprüche der Gegenseite verbindlich abgelehnt hätte, wäre es auch zuvor zu keiner Hemmung durch Verhandlungen gekommen.

Das Amtsgericht verneinte jedoch ohnehin einen diesbezüglichen vertraglichen Anspruch des Auftraggebers. Ein solcher folge insbesondere nicht aus § 408 Abs. 1 HGB. Dieser begründe im Gegenteil lediglich einen Anspruch des Frachtführers auf Erstellung eines Frachtbriefs durch den Absender.

Einen Anspruch auf Aushändigung der zweiten Ausfertigung des (CMR-) Frachtbriefs gegenüber dem Frachtführer begründe Art.13 Abs. 1 S. 1 CMR nur zugunsten des Empfängers.

Aufgrund dieser Regelungsstruktur gäbe es auch keine vertragliche Nebenpflicht des Frachtführers zur Herausgabe an den Absender.

Schließlich ließe sich ein solcher Anspruch auch nicht aus § 409 HGB herleiten. Die Beweisvermutung erstreckte sich gerade nur auf den Inhalt des Frachtvertrags und die vollständige und unbeschädigte Übernahme des Gutes.

Weitere Beweisvermutungen zugunsten des Absenders, insbesondere hinsichtlich der Ablieferung, begründe dieser dagegen jedoch nicht.

Am Rande sei noch erwähnt, dass in einer Vielzahl frachtvertraglicher AGBs, welche von Auftraggeberseite (auch von Haupt- gegenüber Subfrachtfrachtführern) gestellt werden, eine Fälligkeit der Fracht an die – vertraglich vereinbarte - Pflicht zur Übersendung der quittierten (CMR-) Frachtbriefe im Original geknüpft wird.

Die Gerichte haben verschiedentlich diese Klausel für unwirksam erklärt:

Ein rechtlich anerkennenswertes Interesse am Erhalt der Originale könne der Auftraggeber im jeweiligen Vertragsverhältnis nur haben, wenn die Erfüllung der Ablieferpflicht streitig und mit anderen Mitteln nicht zu beweisen sei (vgl. LG Wuppertal, Az. 8 S 47/12, TranspR 2013, 158 und AG Dippoldiswalde, Az. 5 C 87/13, TranspR 2013, 462).

Auch der seit dem 01. Januar 2014 für innergemeinschaftliche Lieferungen seitens der Finanzverwaltung geforderte

Nachweis kann außer durch den Frachtbrief noch durch alternative Formen wie die Gelangensbestätigung, ein Versendungsprotokoll oder die Spediteurbescheinigung erbracht werden.

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

*Schlagworte: Art. 13, 32 CMR, §§ 408, 409, 420 HGB, CMR-Frachtbrief, Ablieferbeleg, Original, Fracht, Fälligkeit, Nebenpflicht*

### **Anwendbarkeit der Haftungsbeschränkungen der ADSP bei multimodalen Transportverträgen unter Einschluss einer Seestrecke**

In der Entscheidung des Hanseatisches Oberlandesgericht Hamburg vom 24.03.2016, 6 U 67/10, hatte das Oberlandesgericht in der Berufung gegen ein im März 2010 ergangenes Urteil des Landgerichts Hamburg über den Haftungsanspruch und die Haftungshöhe der Klägerin für ein auf einem Kaiumschlagbetrieb erlittenen Transportschaden zu entscheiden.

Die Klägerin als führender Transportversicherer nahm die Beklagte dabei nach Regulierung eines Transportschadens aus übergegangenem Recht auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Beklagte übernahm ein 20 Tonnen schweres Gut, das in einer Holzkiste mit Übermaßen auf einem Flat Rack verladen zum Hafen Houston, USA, transportiert und von dort auf der Straße nach



Chihuahua, Mexico befördert werden sollte. Die ADSp wurden vereinbart.

Nachdem die MS „Charleston Express“ den Hafen Houston erreicht hatte, wurde das Flat Rack aus dem Schiff gelöscht und auf ein sog. Yard Chassis des Kaibetriebes abgesetzt. Yard Chassis, auch Bomb-Carts genannt, sind Trailer, die für den Umschlag von Containern auf dem Terminalgelände eingesetzt werden. Am nächsten Morgen entdeckte die Hafenz Polizei das Flat Rack umgestürzt auf dem Gelände eines alten Ro-Ro-Terminals- das Yard Chassis war nicht mehr vor Ort.

Die Klägerin behauptete, durch den Sturz sei das Gut stark beschädigt worden, der Schaden belaufe sich auf € 345.734,19. Das eingesetzte Yard Chassis sei gestürzt, weil es zum Transport von Gütern mit Übermaßen ungeeignet gewesen sei. Für den Schaden hafte die Beklagte unbeschränkt, weil der Umschlag in Houston einen eigenständigen Auftrag darstelle, auf den Werkvertragsrecht Anwendung finde. Darüber hinaus treffe die Beklagte ein Organisationsverschulden, weil sie nicht geprüft habe, ob der von ihr eingesetzte Terminalbetrieb überhaupt in der Lage gewesen sei, die in Rede stehenden Transportgüter sicher zu befördern.

Die Beklagte machte dagegen im Wesentlichen geltend, der Umschlag im Hafen Houston gehöre zu dem multimodalen Transportvertrag, den die Beklagte mit der Versicherungsnehmerin der Klägerin geschlossen habe. Das Flat Rack sei unmittelbar nach dem Löschen auf das weltweit übliche Yard Chassis abgesetzt worden, es könne schon deshalb kein Organisationsverschulden vorliegen.

Das Landgericht hatte der Klage nur in Höhe des Gegenwertes von 40.000 Sonderziehungsrechten des IWF am Tage der Urteilsverkündung nebst Zinsen in Höhe 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz gem. §§ 452 a, 606, 607, 660 HGB a.F. stattgegeben. Die weitergehende Klage hatte es abgewiesen.

In der hiergegen gerichteten Berufung kritisierte die Klägerin, dass das Landgericht den Umschlag im Hafen Houston nicht als selbständigen Transportabschnitt angesehen habe, sondern vielmehr die Seebeförderung mit dem Löschen des Schiffes und der Übernahme durch den Kaibetrieb für beendet erkläre. In dem mit der Beklagten geschlossenen Transportvertrag sei die Vergütung für den Umschlag in Houston auch als eigenständiger Kostenpunkt aufgeführt. Es finde daher das allgemeine Werkvertragsrecht Anwendung, so dass die Beklagte keine transportrechtlichen Haftungsbegrenzungen geltend machen könne. Im Übrigen hafte die Beklagte auch wegen qualifizierten Verschuldens unbeschränkt.

Die Beklagte verteidigte das erstinstanzliche Urteil und trat dem Vorbringen der Klägerin in der Berufungsinstanz in allen Punkten entgegen.

Unter Aufgabe ihrer bisherigen Rechtsprechung in vergleichbaren Fällen für multimodale Transportverträge unter Einschluss der ADSp hat das OLG für Recht erkannt, dass hinsichtlich des mit der Berufung verfolgten über die beschränkte Haftung hinausgehenden Anspruchs der Klägerin die Klage unbegründet sei, weil

die Voraussetzungen für eine Durchbrechung der Höchsthaftung nicht erfüllt seien.

Entgegen der Ansicht der Klägerin richte sich die Haftung der Beklagten vorliegend nicht nach Werkvertragsrecht, sondern nach den für die Haftung des Verfrachters geltenden deutschen Vorschriften der §§ 556 ff a. F. HGB. Aufgrund bekannten Schadensortes, bestimme sich die Haftung der Beklagten gem. § 452 a HGB nach den Rechtsvorschriften, die auf einen hypothetischen Vertrag über eine Beförderung auf dieser Teilstrecke anzuwenden wären.

Wie das OLG erneut vertiefend herausstellte, bilde der Umschlag im Hafen regelmäßig keine eigenständige Teilstrecke, sondern würde der Seestrecke zugerechnet, da diese – wie vorliegend - bei einem multimodalen Transport unter Einschluss einer Seestrecke erst mit der Verladung des Gutes auf das Transportmittel, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll, ende (BGH TranspR 2006, 36; TranspR 2007, 472; Koller, Transportrecht, 8. Aufl., § 452 HGB Rn 15 d; krit. MüKoHGB/Herber, 3. Aufl., § 452 Rn. 27; § 452 a Rn. 30 ff).

Die Beklagte hafte für den eingetretenen Güterschaden gem. §§ 606 S.2 HGB, hier in der Alternative von 2 Sonderziehungsrechten/kg, wobei sie sich das Verschulden des Kaibetriebs gem. § 278 BGB zurechnen lassen muss (vgl. Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., § 607 HGB a.F., Rn. 5).

Eine Durchbrechung der Höchsthaftung könne die Klägerin unter keinem Gesichtspunkt geltend machen.

Bekanntermaßen verliert der Verfrachter gemäß § 660 Abs. 3 HGB a.F. das Recht auf jede Haftungsbeschränkung, "wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde". Das gilt nur bei einem eigenen Verschulden des Verfrachters, was bei einer Kapitalgesellschaft ein qualifiziertes Verschulden der Organe des Anspruchsgegners voraussetzt, hier des Geschäftsführers der Beklagten (vgl. BGH TranspR 2009, 327 Tz. 38 f).

Für ein eigenes Verschulden des Geschäftsführers der Beklagten fehle jedoch jeder Anhaltspunkt, so das Oberlandesgericht. Die Haftungsbegrenzung entfällt vorliegend auch nicht durch ein qualifiziertes Verschulden des Terminalbetreibers, welcher als Erfüllungsgehilfe aufgrund der Personenkreiserweiterung aus Ziff. 27 ADSp der Beklagten zuzurechnen wäre. Nach Ziff. 27.2 ADSp sollen die in diesem Regelwerk enthaltenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen (siehe insbesondere Ziff. 23 und Ziff. 24 ADSp) nicht gelten, wenn der Schaden in den Fällen der §§ 425 ff., § 461 Abs. 1 HGB durch den Spediteur oder die in §§ 428, 462 HGB genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden ist, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, also auch bei einem qualifizierten Verschulden von Erfüllungsgehilfen. Einschlägig sei im Streitfall Ziff. 23.1.3 ADSp.

Der Rechtsprechung des BGH folgend, urteilte nun auch das Hanseatische OLG, dass § 660 Abs. 1 HGB a. F. dann auch eine „vorstehende“ Haftungsbeschränkung i.S.v. Ziff. 27.2 ADSp sein müsse. Eine über die gewichtsbezogene Höchsthaftung gem. § 660 Abs. 1 HGB a.F. und Ziff. 23.1.3 ADSp hinausgehende Haftung der Beklagten scheitere daran, dass sich nicht feststellen lasse, dass der Terminalbetreiber den Schaden tatsächlich vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht habe, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Letztlich könne die Klägerin auch nicht Ziff. 27.1 ADSp für sich geltend machen, wonach schon die Verletzung von vertragswesentlichen Pflichten zur Durchbrechung der Höchsthaftung genüge. Wie sich aus dem Vergleich zu Ziffer 27.2 ADSp ergäbe, gelte Ziffer 27.1 ADSp nicht für die Haftung des Frachtführers für Güterschäden, so auch des Verfrachters gem. § 498 HGB n.F. bzw. § 606 HGB a.F. (vgl. MüKoHGB/Bahnsen, a.a.O., Anh. B I 1 ADSp, Rn. 240 f).

#### Bemerkung:

Bemerkenswert an dieser Entscheidung ist, dass der Senat des OLG an seiner bisherigen Rechtsauffassung zu der Anwendbarkeit der Ziffer 27 ADSp in seerechtlichen Sachverhalten nicht mehr festhält.

Der Senat hatte sich mit der Problematik bereits in zwei Entscheidungen befasst (TranspR 2008, 213, 218; TranspR 2010, 337, 341 f). In seinem Urteil vom 10.04.2008, Az. 6 U 90/05, hatte der Senat noch die Auffassung vertreten, Ziff. 27.2 ADSp sei schon nach ihrem Wortlaut

nicht auf das Seehandelsrecht anwendbar, da sie nur §§ 425 ff., 461, aber nicht §§ 606, 607, 659, 660 HGB erwähne (TranspR 2008, 213, 218). Bei der Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB handele es sich zudem um eine gesetzliche Haftungsbeschränkung und nicht um eine „vorstehende“ Haftungsbefreiung oder Haftungsbeschränkung im Sinne von Ziff. 27 ADSp, womit nur solche Haftungsbefreiungen und -begrenzungen gemeint seien, die in den ADSp selbst geregelt sind, etwa in Ziff. 23 ADSp.

Der BGH hat jedoch in seinem Urteil vom 22.07.2010, Az. I ZR 194/08, zur Haftung eines Paketdienstes nach dem Montrealer Übereinkommen (MÜ) entschieden, dass Ziff. 27.2 ADSp einen Verzicht auf die Haftungshöchstbeträge i.S.v. Art 25 MÜ darstelle, wenn die ADSp mit Vorrang in den mit dem Luftfrachtführer geschlossenen Beförderungsvertrag einbezogen worden seien (TranspR 2011, 80 Tz 36 ff). Danach stehe der Wortlaut von Ziff. 27.2 ADSp der Anwendbarkeit dieser Regelung danach nicht entgegen. Es sei zwar richtig, dass Ziff. 27 ADSp lediglich auf die "vorstehenden Haftungsbefreiungen und -begrenzungen" verweise und nur Bestimmungen im Handelsgesetzbuch nenne, während Vorschriften des Montrealer Übereinkommens nicht erwähnt würden. Es sei jedoch zu berücksichtigen, dass durch die Bestimmung der Ziff. 23.1.2 ADSp, bei der es sich um eine "vorstehende Haftungsbeschränkung" i.S. von Ziff. 27 ADSp handele, der ersatzfähige Schaden, der an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten sei, auf den für dieses Beförderungsmittel gesetzlich

festgesetzten Haftungshöchstbetrag begrenzt werde, im Falle einer Luftbeförderung mithin gerade auf den in Art. 22 Abs. 3 Satz 1 MÜ a.F. festgelegten Betrag von 17 Sonderziehungsrechten je Kilogramm. Aufgrund der Verweisung in Ziff. 23.1.2 ADSp sei die in Art. 22 Abs. 3 Satz 1 MÜ angeordnete Haftungsbegrenzung zugleich eine "vorstehende Haftungsbegrenzung" i.S. von Ziff. 27 ADSp geworden, die unter den im Streitfall erfüllten Voraussetzungen von Ziff. 27.2 ADSp nicht gelte. Danach sei Ziff. 27.2 ADSp als ein Verzicht des Luftfrachtführers auf die Haftungshöchstbeträge i.S. der Öffnungsklausel des Art. 25 MÜ zu qualifizieren, der auch durch Allgemeine Geschäftsbedingungen des Luftfrachtführers in den Beförderungsvertrag eingeführt werden könne. Dem Umstand, dass in Ziff. 27.2 ADSp die §§ 425 ff, 461 Abs. 1 HGB erwähnt würden, könne daher nicht die Einschränkung entnommen werden, dass Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nur dann entfallen sollten, wenn sich die Haftung ausschließlich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs richte.

Nach Auffassung des OLG müssten diese Erwägungen konsequenterweise gleichermaßen gelten, wenn es um die Abbedingung der Nichtzurechnung des Verschuldens von Erfüllungsgehilfen im Seefrachtrecht gehe (vgl. MüKoHGB/Bahnsen, a.a.O., Anh. B I 1 ADSp Rn. 260), der die Rechtsprechung des BGH selbst aber ablehnt (vgl. auch Pokrant, TranspR 2011, 49, 56 a.E.).

*Dipl. Jur. Alexander Werner*  
*Rechtsanwalt*

*Fachanwalt für Transport- und Spediti-  
onsrecht*

Schlagworte: § 425 HGB, § 461 Abs 1 HGB, § 498 HGB, § 660 Abs 1 HGB, Nr 27.1 ADSp, Nr 27.2 ADSp

### **Billigere Exporte – Zölle für bestimmte landwirtschaftliche und technische Erzeugnisse in der Russischen Föderation rechtswidrig**

Das Dispute Panel des Settlement Body der WTO hat die von Russland erhobenen Zölle für Papier und Pappe der Warennummer 4810.92.300.0, sowie Kühl- und Gefrierschränke der Warennummer 8418.10.200, sowie Palmöl und seine Fraktionen für rechtswidrig erklärt.

Der aktuelle Zollsatz von 15% bei Pappen und Papier, sowie 15% des Warenwertes, jedoch nicht weniger als 0,13 EUR/l bei Kühl- und Gefrierkombinationen waren und sind teilweise höher als in den WTO-Verpflichtungen Russlands festgelegt.

Da Russland seit seiner Mitgliedschaft in der Zollunion und der Eurasischen Wirtschaftsunion (EAWU) seit dem 1. Januar 2015 ist, kann sie ihre Zölle nicht selbständig ändern. Das Ministerium für Wirtschaftliche Entwicklung Russlands hat daher nach der Entscheidung angekündigt, sich bei der Eurasischen Wirtschaftskommission für die Senkung der oben genannten Zölle einzusetzen zu wollen.

Hintergrundinfo: Der **Dispute Settlement Body** ist ein wichtiger Bestandteil des WTO-Streitschlichtungsverfahrens.

Kommt es zwischen WTO-Mitgliedstaaten zum Streitfall über die Auslegung eines von ihr verwalteten Handelsabkommens, kann der Dispute Settlement Body angerufen werden. In Zusammenarbeit mit einem Streitschlichtungspanel (Dispute Panel) und dem Standing Appellate Body fällt das Gremium einen Schiedsspruch, den die obsiegende Partei wenn nötig mit Zwangsmaßnahmen durchsetzen darf.

*Dipl. Jur. Alexander Werner*  
*Rechtsanwalt*  
*Fachanwalt für Transport- und Speditionswesen*

### **Aufrechnungsverbot bei Umzugsschäden**

Das Amtsgericht Hamburg Altona hat mit Urteil vom 04. Oktober 2016, Az.: 715 C 20/60, über einen von uns geführten Rechtsstreit hinsichtlich ausstehender Frachten gegen den Beklagten entschieden. Die Klägerin führte im Auftrag des Beklagten einen Umzug durch.

In der Entscheidung des Amtsgerichts ging es unter anderem um die Frage, ob das Aufrechnungsverbot in Ziffer 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen seitens der Klägerin gemäß § 305c Abs. 1 BGB unwirksam sei.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Beklagte beauftragte die Klägerin durch Vertrag vom 15.12.2014 mit der Durchführung eines Umzugs nach Berlin.

Vom zunächst durch die Klägerin im Lastschriftverfahren vollständig eingezogenen Rechnungsgesamtbetrag in Höhe von 4.175,12 Euro ließ der Beklagte am 25.02.2015 einen Teil in Höhe von 875,12 Euro per Rücklastschrift zurückbuchen. Dadurch entstanden Bankkosten in Höhe von 4,45 Euro.

Der Beklagte machte Schadensersatzansprüche geltend. Die schadenssachbearbeitende Stelle zahlte daraufhin einen Betrag in Höhe von 179,80 Euro an den Beklagten aus.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Klägerin enthalten unter Ziffer 8 die Klausel: „Gegen Ansprüche des Möbelspediteurs ist eine Aufrechnung nur mit fälligen Gegenansprüchen zulässig, die unbestritten oder rechtskräftig festgestellt sind.“

Die Klägerin beantragte, den Beklagten zu verurteilen, an die Klägerin 879,57 Euro zuzüglich Zinsen auf 875,12 Euro in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz sowie vorgerichtliche Kosten zu zahlen.

Der Beklagte beantragte, die Klage abzuweisen. Unter Hinweis, er habe mit mehreren Schadensersatzansprüchen aus dem streitgegenständlichen Umzugsauftrag gegen die Klägerin aufgerechnet.

Der zur Schadensregulierung erhaltene Betrag in Höhe von 179,80 Euro sei ausschließlich im Hinblick auf die abhanden

gekommenen Rosenstöcke samt Behälter gezahlt worden und decke den übrigen entstandenen Schaden nicht ab.

Die Klägerin ist der Ansicht, gemäß Ziffer 8 ihrer Allgemeinen Geschäftsbedingungen sei die Aufrechnung mit den beklagenseits behaupteten Ansprüchen vertraglich ausgeschlossen. Der Beklagte habe die Ansprüche ferner nicht der Höhe nach vollständig und substantiiert dargelegt.

Nach § 451f HGB seien etwaige Ansprüche ohnehin erloschen, da die Schäden nicht binnen gesetzlicher Frist vom Beklagten angezeigt worden wären. Nach § 451 d Abs. 1 Nr. 6 HGB sei zudem die Haftung für lebende Pflanzen ausgeschlossen gewesen.

Der Beklagte meint, auf das Aufrechnungsverbot in Ziffer 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen könne sich die Klägerin nicht berufen, da die Klausel gemäß § 305c Abs. 1 BGB unwirksam sei.

Weder die verkürzten Anzeigefristen noch der Haftungsausschluss nach § 451 d HGB seien anwendbar, da die Klägerin nicht gemäß § 451g HGB wirksam auf diese hingewiesen habe.

Das Gericht entschied, dass der Beklagte gemäß §§ 451, 407 Abs. 2 HGB den Restbetrag der vertraglich vereinbarten Vergütung sowie nach §§ 280 Abs. 1, 241 Abs. 1 S. 1 BGB Ersatz für die aufgrund unberechtigter Rücklastschrift entstandenen Kosten schuldet

Der Klägerin stehe aus wirksamem Umzugsvertrag ein Vergütungsanspruch in Höhe von 4.175,12 Euro zu, der bislang

lediglich in Höhe von 3.300,00 Euro durch Erfüllung erloschen ist. Ein Erlöschen durch Aufrechnung mit Gegenansprüchen des Beklagten gemäß § 389 BGB sei nicht eingetreten.

Die Aufrechnung mit den geltend gemachten Schadensersatzansprüchen sie nach Ziffer 8 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Klägerin ausgeschlossen.

Die fragliche Klausel stellt eine Allgemeine Geschäftsbedingung dar, die der Kontrolle nach §§ 305ff. BGB unterworfen sei, da es sich um eine von der Klägerin gestellte, für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierte Vertragsbedingung handelt. Die Klausel sei wirksam in den Umzugsvertrag einbezogen worden und benachteilige den Beklagten nicht unangemessen.

Die Klägerin habe bei Vertragsschluss auf ihre Allgemeinen Geschäftsbedingungen hingewiesen und ihre Kenntnisnahme wäre für den Beklagten möglich und zumutbar gewesen, da sie sich auf der Rückseite des Vertragstextes befanden. Ziffer 8 sei auch nicht überraschend im Sinne des § 305 Abs. 1 BGB. Die Bestimmung, dass die Aufrechnung mit anderen, als unbestrittenen rechtskräftig oder festgestellten Forderungen ausgeschlossen sein soll, ist nicht so ungewöhnlich, dass der Beklagte mit ihr nicht zu rechnen brauchte. Umzugsverträge enthalten üblicherweise eine entsprechende Beschränkung der Aufrechnung.

Die Klausel sei auch nicht bereits gem. 309 Nr. 3 BGB unwirksam, denn durch diese Bestimmung in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Klägerin wird

dem Beklagten nicht die Befugnis genommen, mit einer unbestrittenen oder rechtskräftig festgestellten Forderung aufzurechnen.

Die Regelung benachteilige den Beklagten auch nicht entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen, § 307 BGB.

Das Amtsgericht Hamburg-Wandsbek entschied – unter Verweis auf das Urteil des BGH (NJW 2011, 1729), dass – anders als bei Werk-, Werklieferungs- und Kaufverträgen, bei denen die Mängelbeseitigungsansprüche des Bestellers bzw. Käufers gegen seinen Vertragspartner im Synallagma zur Werklohn- bzw. Kaufpreiszahlung stehen – beim Umzugsvertrag keine unangemessene Benachteiligung in der Beschränkung der Aufrechnung liegt.

Beim Umzugsvertrag stehe dem Absender dagegen kein Leistungsverweigerungsrecht nach § 320 BGB, sondern ein Schadensersatzanspruch nach § 425 HGB zu, wenn Umzugsgüter bei der Beförderung beschädigt würden. Der Vergütungsanspruch ist trotz Beschädigung vollumfänglich durchsetzbar. Der Umzugsvertrag sei ein Sonderfall des Frachtvertrages, da er ausschließlich Beförderung von Umzugsgut zum Gegenstand hat. Prägendes Element sei wie bei dem Frachtvertrag nach §§ 407 ff. HGB die geschuldete Ortsveränderung. Nach § 451 a HGB gehöre zu den Pflichten des Frachtführers auch das Ab- und Aufbauen der Möbel, das Ver- und Entladen des Gutes sowie die Ausführungen sonstiger auf den Umzug bezogener Leistungen, wie die Versicherung und Verpackung des Gutes. Neben der Pflicht zur

Beförderung stehen die Obhutspflicht, die Ablieferungspflicht sowie die Pflicht zur Befolgung von Weisungen in einem echten Austauschverhältnis mit der Vergütungspflicht.

Komme es zu Güterschäden und Leistungsstörungen bei der Durchführung dieser sonstigen umzugsbezogenen Arbeiten, so z.B. bei der Durchführung von Montagearbeiten oder einfachen Installationen, so richte sich die Haftung des Frachtführers nur nach §§ 425 ff. HGB und nicht etwa nach Werkvertragsrecht.

Darauf, ob die Mitarbeiter der Klägerin leichtfertig gehandelt haben und ob der Beklagte die Schadensanzeigefristen gewahrt habe, komme es vorliegend daher nicht an.

Die vom Beklagten veranlasste Rücklastschrift sei pflichtwidrig und habe der Beklagte daher den dadurch entstandenen Schaden in Höhe von 4,45 Euro zu vertreten, da er den Aufrechnungsausschluss bei Beachtung gebotener Sorgfalt hätte erkennen müssen.

*Timm Steck*

*Schlagworte: §§ 451, 407 Abs. 2 HGB, Aufrechnungsverbot, AGB § 451 d HGB, Umzug, Möbel, Möbelspediteur, § 451 f HGB, § 305 c BGB, § 451 c HGB, Anzeigenfrist, Haftungsausschluss, Umzugsvertrag, Frachtvertrag*

## **Einigung der Spediteur- und Verladerverbände über neue ADSp 2017**

Offenbar weitgehend unter „Ausschluss der Öffentlichkeit“ haben die Verbände

der Logistikbranche - Bundesverband Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL), Bundesverband Möbelspedition und Logistik (AMÖ) und der Deutsche Speditions- und Logistikverband (DSLTV) - und jene der Verladenseite - Bundesverband der Deutschen Industrie (BDI), Bundesverband Großhandel, Außenhandel, Dienstleistungen (BGA), Bundesverband Wirtschaftsverkehr, Verkehr und Logistik (BWVL) und der Handelsverband Deutschland (HDE) — wieder gemeinsame Allgemeine Geschäftsbedingungen erarbeitet und ihren Mitgliedern zur Verwendung ab dem 01. Januar 2017 empfohlen.

Die **ADSp 2017** stellen sich nach erster Durchsicht dabei im Wesentlichen als aktualisierte Fassung der erst im letzten Jahr veröffentlichten „neuen“ ADSp 2016 dar.

Inhaltlich übernommen aus den Bedingungen der Verladenseite, den Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB), wurden dabei z.T. die Begriffsbestimmungen zu Beginn und eine Haftungsbegrenzung des Auftraggebers in den Fällen der §§ 414, 455, 468 und 488 HGB (Verletzung von Mitteilungs- und Kennzeichnungspflichten), allerdings auf EUR 200.000,- pro Schadensereignis statt auf SZR 8,33 je kg Rohgewicht des Gutes wie in den DTLB.

Gestrichen wurde die Bestimmung in Ziff. 22.4 ADSp 2016, wonach auf einen Multimodalfrachtvertrag insgesamt die §§ 425 bis 439 HGB Anwendung finden sollten. Dies führte nach zumindest überwiegender Auffassung dazu, dass bei Güterschäden im Rahmen einer Seebeförderung über die Bestimmungen der §§ 428,

435 HGB bei zumindest grob fahrlässigem Handeln der Leute des Verfrachters die nicht durch 2 SZR limitierte Haftung - und zwar auch für Folgeschäden - eröffnet wurde.

Einer Anwendung der neuen ADSp durch Spediteure und Verlager bereits zum jetzigen Zeitpunkt dürfte generell nichts im Wege stehen, sofern mit dem eigenen Verkehrshaftungsversicherer die Deckung dieser Risiken geklärt wurde. Insofern wurden im Vergleich zu den ADSp 2016 z.B. die Höchsthaftungssumme aus Güterschäden pro Schadensfall von € 1 Mio. auf € 1,25 Mio. und im Bereich der verfügbaren Lagerung von € 25.000,- auf € 35.000,- angehoben.

Festzuhalten bleibt auch, dass sich das Instrumentarium der Haftungsbegrenzungen – offensichtlich aufgrund beabsichtigter Klarstellungen – wie schon in der Fassung von 2016 mehr und mehr zum nur schwerlich durchschaubaren Bedingungs-wirrwarr weiterentwickelt. Auch wenn sicherlich unter Beteiligung zahlreicher mit der Materie vertrauter Juristen erarbeitet, lässt das Bedingungs-werk zumindest in diesem Bereich Zweifel aufkommen, ob es noch dem Transparenz-gebot (§ 307 BGB) entspricht.

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

Schlagerworte: ADSp 2016, ADSp 2017, DTLB, Neufassung, Verbandsempfehlung



**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
[b.grimme@grimme-partner.com](mailto:b.grimme@grimme-partner.com)

Angela Schütte:  
[a.schuette@grimme-partner.com](mailto:a.schuette@grimme-partner.com)

Frank Geissler  
[f.geissler@grimme-partner.com](mailto:f.geissler@grimme-partner.com)

Alexander Werner  
[a.werner@grimme-partner.com](mailto:a.werner@grimme-partner.com)

Timm Steck  
[t.steck@grimme-partner.com](mailto:t.steck@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](http://www.grimme-partner.com)

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