

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #2/2018



*Sie sah aus, wie eine Tasse Kamillentee, in der man
eine Margerite schwimmen lässt.*

(Heimito von Doderer)

Aus dem Inhalt:

Qualifiziertes Verschulden in stürmischen Zeiten?

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: Artikel 29 CMR, Artikel 32 Abs. 1 Satz 2 CMR, §§ 249 ff. BGB, §§ 522 ZPO, Verjährung, qualifiziertes Verschulden, Transportmittel, Unfall, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht, Straßenverkehr, Transportschaden, höhere Gewalt, Anscheinsbeweis, grobes Organisationsverschulden

Beweislast für die Übergabe einer ausreichend vorgekühlten Ware

von Angela Schütte

Seite 3

Schlagworte: ausreichende Vorkühlung, Quittung „blind“ unterzeichnet, Beweislast

Pfandrecht des Frachtführers besteht auch bei unklarem Auftraggeber

von Frank Geissler

Seite 9

Schlagworte: Art. 5 Rom-I VO, §§ 407, 420, 440 HGB, Ziff. 20 ADSp, §§ 242, 273 BGB, Frachtführerpfandrecht, Umzugsgut, konnexe Forderungen, Vertragspartner, detention, Lagergeld

Abmahnwelle gegen die Transportbranche wg. DSGVO

von Frank Geissler

Seite 11

Schlagworte: DSGVO, Datenschutz, Abmahnung, Umzugsbranche

Zur fristgemäßen Schadensanzeige bei Umzugsverträgen

von mr Hannes Gärtner LL.M. **Seite 12**

Schlagworte: § 451f HGB, § 451g HGB, Schadensanzeige bei Umzugsverträgen

Keine Anwendung von Frachtrecht auf das Slippen einer Yacht im Rahmen eines Lagervertrages

von mr Hannes Gärtner LL.M. **Seite 14**

Schlagworte: Slippen, Lagervertrag, Frachtvertrag, gemischte Verträge, § 425 HGB, § 407 HGB

Änderung der Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichtes zur Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen des Versicherers und Auswirkungen auf die bisherige deutsche Rechtsprechung zur ergänzenden Anwendung von Schweizer Recht in CMR-Fällen

von Folkert Baars

Seite 17

Ihre Ansprechpartner

Seite 21

Qualifiziertes Verschulden in stürmischen Zeiten?

In einer unserer Sachen hatte sich das Hanseatische Oberlandesgericht unter dem Aktenzeichen 6 U 40/18 mit einem Transportmittelunfall zu befassen.

Gegenstand des Verfahrens war ein Transportschaden in Höhe von weit über EUR 400.000,00.

Eingetreten dadurch, dass im Rhonetal, durch starken Seitenwind, ein mit Flugzeugteilen beladener Lkw umgekippt ist.

Da zum Zeitpunkt der Klageerhebung die (Regel-)Verjährung des Artikel 32 Abs. 1 Satz 1 CMR bereits eingetreten war, hätten die Transportversicherer mit den von dort behaupteten Ansprüchen nur durchdringen können, wenn dem Frachtführer/Fahrer ein qualifiziertes Verschulden nach Artikel 29 CMR vorzuwerfen gewesen wäre.

Entsprechend bereits der Vorinstanz, hat das Hanseatische Oberlandesgericht ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers/Fahrers indes nicht für sich angenommen.

Zur Begründung hat das Hanseatische Oberlandesgericht festgeschrieben, dass ein qualifiziertes Verschulden des beklagten Frachtführers nicht wegen einer Verletzung der *sekundären Darlegungslast* zu vermuten stehe.

Vielmehr bei einem Verkehrsunfall der Frachtführer seiner *sekundären Darlegungslast* - richtigerweise wohl *Recherchepflicht* - bereits dann genügt, wenn er den Fahrer namhaft macht, die Tagebuchnummer der Polizei mitteilt und den Unfallhergang schildert (so auch OLGR Stuttgart 2001, Seite 437).

So dass es - so das Hanseatische OLG - hiernach Sache der Transportversicherer gewesen wäre, darzulegen und (!) zu beweisen, dass der entsprechende Vortrag des Frachtführers (vermeintlich) unzutreffend gewesen ist.

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat in diesem Zusammenhang weiter - unter Verweis auf die Entscheidung des BGH zu einem qualifizierten Verschulden bei einem *Sekundenschlaf* in Transportrecht 2007, S. 361 - weiter festgeschrieben, dass bei *individuellen Vorgängen*, wie etwa im Straßenverkehr beim Überfahren einer roten Ampel oder beim Einnicken am Steuer, die Transportversicherer sich auch nicht etwa auf einen sog. *Anscheinsbeweis* eines qualifizierten Verschuldens des Frachtführers/Fahrers berufen könnten.

Sondern vielmehr die Transportversicherer hätten darlegen und nachweisen müssen, dass der Fahrer in der sich *aus seinem leichtfertigen Verhalten aufdrängenden Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen, gehandelt haben müsste*.

Insoweit aber die Einlassungen des Fahrers, dass er wechselnde starke Winde, welche zu einem Wackeln bzw. Rütteln des Lkw geführt und den Fahrer veranlasst haben, die Geschwindigkeit zu reduzieren, um den Hänger auf der Fahrbahn zu halten, nicht geeignet seien, eine entsprechende korrespondierende Erkenntnis des Fahrers nachzuweisen.

Insbesondere unter Berücksichtigung, dass zum Zeitpunkt des Unfallgeschehens kein Fahrverbot (für Lkw) bestanden hat, der Fahrer auf den auf dem Wege liegenden Mautstationen nicht angehalten wurde und auch andere Lkw noch unterwegs gewesen sind.

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat abschließend festgeschrieben, dass dem Frachtführer (selbst) auch kein *grobes Organisationsverschulden* vorzuwerfen ist, da es vermeintlich der Frachtführer unterlassen habe, eine *wettergerechte Routenplanung* vorzunehmen.

Anders als nämlich im See- und/oder Luftverkehr Witterungsbedingungen im Straßenverkehr regelmäßig eine ganz andere untergeordnete Bedeutung haben.

Insbesondere bei einem Landtransport nämlich viel kurzfristiger auf aktuelle Wetterverhältnisse zu reagieren und viel leichter kurzfristig die Route zu ändern ist, wie es indes der Entscheidung des vor Ort befindlichen Fahrers überlassen ist.

Nicht aber Aufgabe einer expeditionellen Disposition sein kann.

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat daher mit Beschluss vom 7. März 2018 angekündigt, die Berufung der Transportversicherer nach § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen und den Transportversicherern angeraten, die Rücknahme der Berufung zu erklären, wie dann auch geschehen.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Artikel 29 CMR, Artikel 32 Abs. 1 Satz 2 CMR, §§ 249 ff. BGB, §§ 522 ZPO, Verjährung, qualifiziertes Verschulden, Transportmittel, Unfall, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht, Straßenverkehr, Transportschaden, höhere Gewalt, Anscheinsbeweis, grobes Organisationsverschulden

Beweislast für die Übergabe einer ausreichend vorgekühlten Ware

Mit Urteil vom 23. November 2017, I ZR 51/16, hat der BGH folgende Leitsätze aufgestellt:

- a) „Der Anspruchssteller, der vom Frachtführer Schadensersatz mit der Begründung beansprucht, Tiefkühlware sei während des Transportes nicht ausreichend gekühlt worden, muss darlegen und beweisen, dass er dem Frachtführer das Transportgut in ordnungsgemäß gekühltem Zustand übergeben hat.“

- b) „Unterzeichnet der Frachtführer vorbehaltlos einen Lieferschein, in dem eine ausreichende Vorkühlung der zu transportierenden Ware festgehalten ist, trägt er die Beweislast für seine Behauptung, er sei bei der Beladung an einer Kontrolle der Temperatur der übernommenen Ware gehindert worden.“

Der BGH hatte in seiner Entscheidung über ein Berufungsurteil des OLG Düsseldorf vom 17. Februar 2016, I-18 U 24/15, zu entscheiden.

Die Klägerin war Assecuradeurin der Versicherer der H. G. Logistik GmbH. Die Absenderin hatte die Beklagte im Jahre 2008 damit beauftragt, 33 Paletten tiefgekühlter Bacon-Strips mit einem Gewicht von 5.442,1 kg brutto bei einer Transporttemperatur von - 25°C innerdeutsch zu der Versicherungsnehmerin zu transportieren.

In dem Transportauftrag an die Beklagte hieß es:

„Die Übernahmetemperatur der Güter muss während der Beladung vom Fahrer mit einem geichteten Stechthermometer kontrolliert werden. Falls kein eigenes Stechthermometer vorhanden sein sollte, ist auf eine Temperaturprüfung durch den Verloader zu bestehen und dieser beizuwohnen.... Die vom Fahrer festgestellte Verladetemperatur muss auf dem Frachtbrief vermerkt und vom Versender schriftlich bestätigt werden.“

Die Beklagte führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte ihre Streithelferin. Der übernehmende Fahrer unterzeichnete bei Abholung einen Lieferschein, auf diesem hieß es:

„Lagern und befördern bei mindestens - 18°C!“

Als Übergangstemperatur war handschriftlich eingetragen:

„- 18,4°C“.

Der Fahrer trat die Fahrt um 9.12 Uhr an und erreichte die Versicherungsnehmerin um 11.38 Uhr. Die Ware wurde nicht abgeladen und nachdem der Fahrer mehrere Stunden gewartet hatte, war ihm die Weisung erteilt worden, die Ware in ein Kühlhaus zu verbringen. Die Messung der Temperatur ergab, dass die Kartons eine Temperatur von lediglich - 12,7°C bis (max.) - 15,7°C hatten. Die Ware verblieb über das Wochenende im Kühlhaus und wurde sodann von einem anderen Frachtführer zur Versicherungsnehmerin transportiert.

Seitens eines eingeschalteten Havariekommissariats wurde festgestellt, dass die Temperatur deutlich über - 15,0°C lag. Es war ein Gesamtschaden in Höhe von EUR 95.335,63 entstanden.

Die Klägerin hat die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht auf Zahlung des Betrages nebst Zinsen sowie auf Freihaltung von vorgerichtlichen Anwaltskosten in einem Rechtsstreit vor dem Landgericht Duisburg, 26 O 10/10, in Anspruch genommen. Sie hat behauptet, die Ware sei

dem Fahrer ausreichend vorgekühlt übergeben worden und der Temperaturschaden sei im Gewahrsam der Streithelferin entstanden.

Die Beklagte hat sich damit verteidigt, dass der Schaden allein auf eine mangelnde Vorkühlung bei der Absenderin zurückzuführen sei. Unter Umständen sei der Schaden während der Lagerung im Kühlhaus oder aber bei dem Transport vom Kühlhaus zur Versicherungsnehmerin eingetreten.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung auf Basis der Höchsthaftung nach HGB verurteilt, an die Klägerin EUR 48.296,34 nebst Zinsen zu zahlen und die Klägerin anteilig von Honoraransprüchen ihrer Rechtsanwälte freizustellen. Im Übrigen hat das Landgericht die Klage abgewiesen. Die Klägerin und auch die Beklagte und Streithelferin haben Berufung gegen das landgerichtliche Urteil eingelegt.

Das OLG Düsseldorf hat die Berufung der Klägerin zurückgewiesen und auf die Berufung der Beklagten und ihrer Streithelferin die Klage der Klägerin insgesamt abgewiesen.

Mit der vom Senat zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Beklagte und ihre Streithelferin beantragen, verfolgt die Klägerin ihre Klageanträge weiter.

Der BGH kommt zu der Entscheidung, dass das Urteil des OLG Düsseldorf vom 17. Februar 2016 aufgehoben wird und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision und die durch die Nebenintervention im Revisionsverfahren

verursachten Kosten, an das Berufungsgericht zurückverwiesen wird.

In seinen Entscheidungsgründen hat der BGH folgendes ausgeführt:

Nach Auffassung des BGH hat das OLG Düsseldorf zu Unrecht angenommen, dass nicht festgestellt werden könne, dass der Schaden an dem Transportgut in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung durch die Streithelferin eingetreten sei. Nach Ansicht des OLG Düsseldorf habe die Klägerin nicht bewiesen, dass das Transportgut beim Beladen eine ausreichende Vorkühlung aufgewiesen habe. Wenn jedoch bereits eine ausreichende Vorkühlung nicht feststehe, sei es unerheblich, ob die Ware in der Obhut der Beklagten nicht ausreichend gekühlt worden sei.

Die Revision der Klägerin hat Erfolg und führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts ist der BGH zu der Entscheidung gekommen, dass der geltend gemachte Anspruch gemäß § 425 Abs. 1 HGB nicht mit der seitens des Berufungsgerichts gegebenen Begründung verneint werden kann.

Die Beklagte haftet als Frachtführer nach § 425 Abs. 1 HGB für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Guts in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Die Beklagte hat sich gemäß § 428 Satz 2 HGB die Handlung und Unterlassung des Fahrers der von ihr als Unterfrachtführern

eingeschalteten Streithelferin zurechnen zu lassen. Zutreffend ist das Berufungsgericht noch davon ausgegangen, dass die Klägerin für ihre von der Beklagten bestrittenen Behauptungen einer ausreichenden Vorkühlung des Transportguts bei seiner Übernahme durch die Streithelferin beweispflichtig ist.

Der Versender, der Ersatz verlangt, hat darzulegen und im Falle des Bestreitens zu beweisen, dass der Frachtführer die zu befördernde Sendung vollständig und ohne Beschädigung übernommen hat. Dies umfasst neben dem Beweis der Übernahme von Gütern als solchen auch den Nachweis ihrer Identität, ihrer Art, ihrer Menge und ihres Zustandes.

Wird, wie in diesem Falle, Tiefkühlware als Transportgut übergeben, muss der Kläger beweisen, dass sie dem Frachtführer in ordnungsgemäß gekühlten Zustand übergeben wurde.

In der Rechtsprechung und im Schrifttum wird unter Hinweis auf § 427 HGB und Artikel 17 Abs. 2 CMR die Auffassung vertreten, der Frachtführer habe bei Schäden aufgrund zu hoher Temperaturen beim Transport von Kühl- oder Gefriergut eine mangelhafte Vorkühlung zu beweisen. Dieser Ansicht folgt der BGH nicht. Denn von einem Schaden kann nur ausgegangen werden, wenn sich der Zustand des Transportgutes im Obhutszeitraum des Frachtführers verschlechtert hat. Der Umstand, dass Kühl- oder Gefriergut bei Übergabe an den Frachtführer, die für einen ordnungsgemäßen Zustand erforderliche Temperaturen aufgewiesen hat, gehört somit zu den an-

spruchsbegründenden Tatsachen. Die Regelung in § 427 HGB und Artikel 17 Abs. 2 CMR setzen demgegenüber voraus, dass grundsätzlich eine Obhutshaftung des Frachtführers gemäß § 425 Abs. 1 HGB und Artikel 17 Abs. 1 CMR besteht. In einem solchen Fall, in dem sich der Frachtführer auf einen Haftungsausschluss beruft, hat er seine Behauptung zu beweisen.

Die Annahme des Berufungsgerichts, die Klägerin habe eine ausreichende Vorkühlung des Transportguts nicht bewiesen, hält jedoch der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Berufungsgericht hat insoweit angenommen, dass die Richtigkeit der im Lieferschein handschriftlich vermerkten Übergabetemperatur sich schon deshalb nicht allein mit dem Lieferschein beweisen lassen könne, weil der Fahrer unstreitig eine Erklärung abgegeben habe, deren Richtigkeit er weder geprüft habe noch überprüfen konnte. Nach Auffassung des Berufungsgerichts war es jedoch unerheblich, dass der Fahrer den Lieferschein mit der darin vermerkten Übernahmetemperatur unterschrieben habe, ohne sich Gewissheit über die Temperatur verschafft zu haben und ohne einen entsprechenden Vorbehalt in den Lieferschein aufzunehmen. Der Frachtbrief wirke als Empfangsquittung. Das auf die Empfangsquittung gestützte Indiz verliere jedoch seine Bedeutung, wenn der Frachtführer die Überzeugung des Gerichts in die inhaltliche Richtigkeit der unterschriebenen Urkunde erschüttere, ohne dass ein voller Gegenbeweis geführt werden müsse.

Es war eine Beweisaufnahme durchgeführt worden, und zwar mit dem Ergebnis, dass der Fahrer während des Beladevorganges nicht anwesend gewesen sei und die Übernahmetemperatur auch nicht stichprobenartig habe kontrollieren können.

Es liege die Annahme einer Beweislastumkehr nahe, wenn der Frachtführer seine Verpflichtung nicht erfülle, die Übernahmetemperatur zu messen, oder wenn er eine ausreichende Übernahmetemperatur bestätige und später eine mangelhafte Vorkühlung einwende. So sei es jedoch im streitgegenständlichen Fall nicht gewesen. Es stünde fest, dass der Fahrer die Übernahmetemperatur des zu transportierenden Guts nicht gemessen habe, weil ihm die Messung während der Beladung nicht möglich gewesen sei. Die Beklagte und ihre Streithelferin haben insoweit vorgetragen, dass der Fahrer der Zutritt zu der Halle, in der die Beladung vorgenommen worden sei, aus hygienischen Gründen verwehrt worden sei. Nach Ansicht des Berufungsgerichts war die Klägerin diesem Vorbringen nicht substantiiert entgegengetreten. Die Revision wendet sich jedoch gegen diese Beurteilung mit Erfolg. Der BGH macht deutlich, dass der Beweis für die ordnungsgemäße Übergabe des Guts grundsätzlich durch eine vom Frachtführer oder seinem Fahrer ausgestellte Empfangsbestätigung geführt werden kann, auch wenn ein Ladeschein oder ein Frachtbrief nicht ausgestellt worden sind. Die formelle Beweiskraft einer solchen Empfangsbestätigung richtet sich nach § 416 ZPO. Die materielle Beweiskraft einer solchen Empfangsbestätigung hängt - ebenso wie bei der Quittung im Sinne

von § 368 BGB - von den Umständen des Einzelfalles ab und unterliegt der freien richterlichen Beweiswürdigung (§ 286 ZPO). Der Tatrichter muss unter Berücksichtigung dieser Umstände würdigen, ob die in der Übernahmequittung enthaltene Erklärung zur Überzeugung des Gerichts inhaltlich richtig ist. Die materielle Beweiskraft einer Übernahmequittung kann durch jeden Gegenbeweis, durch den die Überzeugung des Gerichts von ihrer inhaltlichen Richtigkeit erschüttert wird, entkräftet werden. Eine solche Erschütterung der Beweiskraft kommt in Betracht, wenn die Empfangsquittung Angaben enthält, die der Unterzeichnende ersichtlich oder erwiesenermaßen nicht bestätigen konnte. Danach erbringt die Unterschrift unter der Übernahmequittung vollen Beweis für die Abgabe der in der Übernahmequittung enthaltenen Erklärung. Hiervon ist das Berufungsgericht ausgegangen.

Nach Auffassung des BGH sei die Annahme des Berufungsgerichts, der vom Fahrer der Streithelferin vorbehaltlos unterzeichnete Lieferschein sei nicht geeignet, die Behauptung der Klägerin zur Temperatur der Ware bei Übergabe an die Streithelferin zu beweisen, hält der rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Entscheidungserhebliches Vorbringen der Klägerin sei nicht hinreichend berücksichtigt worden und die Anforderungen an ein substantiiertes Bestreiten seien überspannt worden. Die Klägerin hat insoweit unter Beweisantritt vorgetragen, dass der Mitarbeiter, der die Beladung durchgeführt habe, den Fahrer der Streithelferin gefragt habe, ob er die Temperatur der Ware messen wolle. Der Fahrer habe dies jedoch verneint. Der Zeuge könne

sich zwar an den konkreten Vorgang nicht mehr erinnern, hat jedoch angegeben, die Fahrer hätten bei sämtlichen Transporten die Möglichkeit, die tatsächliche Temperatur einer Sendung im Lagerbereich des Kühlhauses selbst zu kontrollieren. Es habe eine entsprechende Arbeitsanweisung bestanden, dass der Fahrer beim Messen der Übergabetemperatur und beim Beladen immer zugegen sein müsste und wenn der Fahrer zum Beladen nicht mitkomme, werde sein Fahrzeug nicht beladen. Die Richtigkeit dieser Darstellung ergebe sich im Übrigen aus einem Schreiben der Beklagten. Die Revision rügt daher zu Recht, das Berufungsgericht habe dieses Vorbringen nicht hinreichend gewürdigt.

Der BGH macht zudem deutlich, dass die Klägerin über ihr Vorbringen hinaus nicht gehalten war, in weitergehendem Umfang substantiiert zu bestreiten. Die Beladung hat nicht im Einflussbereich der Versicherungsnehmerin oder aber der Absenderin stattgefunden, sondern bei dem Belader. Die Klägerin hat insoweit zu der Arbeitsanweisung und der Betriebsorganisation bei dem Belader vorgetragen und diesen Vortrag unter Beweis gestellt und zudem auf das Schreiben der Beklagten verwiesen. Weitergehender Vortrag war ihr nicht zuzumuten. Das Berufungsgericht hatte seine Ansicht, nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, dass der Fahrer während des Beladungsvorganges nicht anwesend gewesen sei, nicht begründet. Das Berufungsgericht hatte insoweit die Aussagen der vernommenen Zeugen allein im Zusammenhang mit der Frage erörtert, ob die Klägerin die ausreichende Vorkühlung der Ware bewiesen habe. Wenn

das Berufungsgericht jedoch eine andere Wertung der Aussagen hätte vornehmen wollen, hätte es die Beweisaufnahme wiederholen müssen. Dies insbesondere, wenn die Zeugen in der ersten Instanz vernommen worden sind und das Berufungsgericht der Aussage eine andere Tragweite oder ein anderes Gewicht als das erstinstanzliche beimessen möchte. In der Berufungsinstanz kann zwar ein angetretener Zeugenbeweis durch die Verwertung der Niederschrift der erstinstanzlichen Zeugenvernehmung ersetzt werden, wenn der persönliche Eindruck, den der Zeuge bei seiner Vernehmung hinterließ oder bei einer erneuten Vernehmung hinterlassen würde, für die Würdigung seiner Aussage nicht entscheidend ist. Hiervon kann jedoch nicht ausgegangen werden, da die Aussage des Fahrers nicht mit derjenigen des Beladers in Einklang gebracht werden kann.

Daher war das angegriffene Urteil aufzuheben und die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung zurückzuweisen.

Als Maßgabe hat der BGH dem Berufungsgericht folgendes aufgegeben:

Das Berufungsgericht wird im wiedereröffneten Berufungsverfahren Feststellung dazu zu treffen haben, ob der Fahrer daran gehindert wurde, die der Beklagten obliegende Temperaturmessung an der übernommenen Ware vorzunehmen. Die Beweislast für die Behauptung, der Fahrer sei an einer Kontrolle der Temperatur der übernommenen Ware gehindert worden und deshalb nicht in Lage gewesen, die vertraglich geschuldete Temperaturmes-

sung vorzunehmen, trägt nicht die Klägerin, sondern die Beklagte als Frachtführerin, da der Fahrer den von ihr beauftragten Unterfrachtführer den Lieferschein vorbehaltlos unterschrieben hat. Sollte der Beklagten dieser Beweis nicht gelingen, ist davon auszugehen, dass der Fahrer die Ware ordnungsgemäß vorgekühlt übernommen hat.

Sollte sich herausstellen, dass der Fahrer nicht gehindert war, die Richtigkeit der Temperaturangabe in der Übernahmequittung zu überprüfen, kann er sich nicht mit Erfolg darauf berufen, er habe die Übernahmequittung „blind“ unterschrieben. Denn wenn eine Kontrolle möglich gewesen wäre und von dieser Kontrollmöglichkeit kein Gebrauch gemacht wird und gleichwohl eine Quittung unterzeichnet wird, so handelt derjenige entgegen den Grundsätzen von Treu und Glauben nach § 242 BGB widersprüchlich, wenn er sich später darauf beruft, die Übernahmequittung sei „blind“ erteilt worden. Es spreche eine widerlegliche Vermutung dafür, dass die Stückzahlangabe in der Übernahmequittung zutrifft. Dies gelte entsprechend für den Fall, dass der Frachtführer „blind“ eine bestimmte Übernahmetemperatur bestätigt, obwohl er die Möglichkeit hatte, eine Temperaturmessung selbst vorzunehmen oder die Temperaturmessung durch den Belader zu kontrollieren. Dies gilt hier insbesondere, da er vertraglich zu einer Temperaturmessung verpflichtet war.

Sollte die Beklagte die bestehende Vermutung aus der vorbehaltlos unterzeichneten Übernahmequittung nicht widerlegen können, kommt es auf die Frage an, ob das Sendungsgut in der

Obhut der Beklagten oder ihrer Streithelferin ausreichend gekühlt worden ist.

Anmerkung: Der BGH hatte sich bereits in seiner Entscheidung vom 22.05.2014, I ZR 109/2013 mit der Frage der Beweiswirkung der „blinden“ Quittung auseinanderzusetzen. Die Kommentierung von Herrn RA Grimme hierzu finden Sie unserem Newsletter 04/2014 <http://www.grimme-partner.com/wp-content/uploads/newsletter/Newsletter04-2014.pdf>.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: ausreichende Vorkühlung, Quittung „blind“ unterzeichnet, Beweislast

Pfandrecht des Frachtführers besteht auch bei unklarem Auftraggeber

Auch wenn der Frachtführer nicht beweisen kann, wer nun eigentlich sein Auftraggeber ist, erwirbt er gleichwohl ein Pfandrecht am (Umzugs-)gut und kann dieses verwerten.

Dies hat das Landgericht (LG) Hamburg in einem aktuell verkündeten Urteil (Urteil vom 25.05.2018 (Az. 316 O 377/17)) entschieden.

Zugrunde lag die Klage einer Umzugskundin, mit welcher sie gegen den mit dem, Nachlauf beauftragten Frachtführer Ansprüche auf Herausgabe von ih-

res eingelagerten Umzugsguts und die Feststellung von Schadensersatzansprüchen wegen dessen mutmaßlich verschuldeter Nichtherausgabe geltend machte.

Die Klägerin mit neuem Wohnsitz in Ungarn beauftragte einen US-amerikanischen Spediteur (C) mit dem Transport ihres Umzugsgutes von Houston/USA zu deren neuen Wohnsitz in Debrecen/Ungarn. Die Einzelheiten sind zwischen den Parteien streitig, da C der Klägerin mehrere Angebote unterbreitete, wobei keine eindeutige Annahme erfolgt ist.

C wiederum bat die Beklagte um die Abgabe eines Angebotes betreffend den Nachlauf des Containers mit dem Umzugsgut ab Seehafen Bremerhaven nach Debrecen.

Die Beklagte hatte für ihre Leistungen gegenüber C einen Betrag von knapp EUR 3.000,- kalkuliert, die Beklagte ging hingegen angeblich von EUR 670,00 aus.

Nach Eintreffen des Containers in Bremerhaven führten die Klägerin und die Beklagte Korrespondenz hinsichtlich der Modalitäten der Ablieferung. Die Klägerin fragte in diesem Zusammenhang ausdrücklich nach einer Aufschlüsselung der anfallenden Kosten.

Die Beklagte beförderte sodann den Container nach Ungarn und legte gegenüber der Klägerin Rechnung über EUR 2.992,85. Die Klägerin zahlte hierauf lediglich EUR 670,- da dies mit der Firma C so abgestimmt sei.

Daraufhin verbrachte die Klägerin den Container in ein Depot in Budapest. In dieser Zeit fielen für den Container für die Einlagerung und Containermiete (detention) erhebliche Kosten an.

Nachdem Vergleichsverhandlungen der Parteien scheiterten, verbrachte die Beklagte den Container aus Gründen der Kostenersparnis zurück nach Hamburg, entlud diesen und gab den Leercontainer an den Vermieter zurück. Das Umzugsgut wurde dann in einem Lagerhaus in Hamburg eingelagert.

Die Klägerin verlangte gerichtlich von der Beklagten die Herausgabe des Umzugsgutes sowie ferner, festzustellen, dass die Beklagte für Schadensersatz wegen etwaiger Verluste oder Beschädigungen hieran hafte.

Das Landgericht hat die Klage vollumfänglich abgewiesen.

Zur Begründung hat es ausgeführt, das Rechtsverhältnis der Parteien unterliege deutschem Recht entsprechend Art. 5 Abs. 1 Rom-I VO. Die Parteien hätten keine Rechtswahl getroffen. Die Beklagte habe einen Transportauftrag über die Teilstrecke von Bremerhaven nach Debrecen erhalten. Sie sei damit Beförderer, ferner liegen der Übernahmeort des Gutes und der Sitz der Beklagten jeweils in Deutschland.

Hierbei sei es unerheblich, ob die Firma C die Beklagte im eigenen Namen oder im Namen der Klägerin beauftragt hätte. Gegenüber dem Herausgabeanspruch der Klägerin aus § 985 BGB könne sich die Beklagte jedoch auf ihr Zurückbehaltungsrecht und Pfandrecht gemäß § 440 HGB berufen.

Selbst wenn der Vertrag zwischen der Firma C und der Beklagten zustande gekommen sei, reiche es aus, wenn der Eigentümer des Gutes schlüssig sein generelles Einverständnis mit einer Beförderung durch Dritte erklärt habe.

Dies sei hier gegeben. Im konkreten Falle war der Klägerin sogar positiv bekannt, dass die Beklagte den Nachlauf durchführen sollte.

Die geltend gemachten Forderungen der Beklagten seien auch konnex im Sinne des Frachtführerpfandrechts. Hierunter fielen nämlich sämtliche frachtvertraglichen Geldforderungen gegen Absender und Empfänger, die anlässlich einer Beförderung an dem Gut entstehen. Das Pfandrecht sichert dabei insbesondere Forderungen, die der Frachtführer wegen Verwendungen für das Gut und wegen Kosten der Pfandverwertung, beispielsweise Lagergeld und Verkaufsprovision, aufwendet (vgl. BGH, NJW-RR 2010, 1546).

Die im konkreten Fall geltend gemachten Kosten der Beförderung, einschließlich Kosten für Import, Zollabfertigung und Rücktransport des Containers zwecks Rückgabe, waren damit von dem Pfandrecht umfasst. Gleiches gelte für die notwendigen Kosten der Einlagerung. Dies zumindest so lange, wie der Frachtführer seine Schadenminderungspflicht nicht verletzt.

Das Pfandrecht sei auch nicht durch Zahlung des Teilbetrages erloschen. Insofern war die Beklagte ohnehin nicht an das erste Angebot der Firma C über die vermeintlichen Kosten des Nachlaufes gebunden. Selbst die Hauptver-

tragsparteien hätten diese ferner nicht verbindlich vereinbart.

Auch die Klägerin selbst sei offensichtlich von einer höheren Zahlungspflicht ausgegangen, da sie von der Beklagten eine detaillierte Auflistung der entstehenden Kosten verlangt habe.

Schließlich begegnet die Geltendmachung des Pfandrechts keinen Bedenken aus Treu und Glauben (§ 242 BGB). Insbesondere hätte es die Klägerin in der Hand gehabt, durch Zahlung der berechneten Kosten - gegebenenfalls unter Vorbehalt - an ihr Umzugsgut zu gelangen.

Aus den genannten Gründen bestehen auch keine Schadensansprüche gegenüber der Beklagten, so dass auch der Feststellungsantrag abzuweisen war.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig.

Frank Geissler

Rechtsanwalt

Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht

Fachanwalt für Versicherungsrecht

Schlagworte: Art. 5 Rom-I VO, §§ 407, 420, 440 HGB, Ziff. 20 ADSp, §§ 242, 273 BGB, Frachtführerpfandrecht, Umzugsgut, konnexe Forderungen, Vertragspartner, detention, Lagergeld

Abmahnwelle gegen die Transportbranche wg. DSGVO

Die seit dem 25. Mai 2018 für alle Unternehmer geltenden neuen Datenschutzvorschriften der EU-

Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) hat offenbar bereits selbst ernannte Wettbewerbsschützer auf den Plan gerufen.

Verschiedene Unternehmen der Umzugsbranche wurden nach unserer Kenntnis sowie seitens des Bundesverbands Möbelspedition und Logistik (AMÖ) veröffentlichter Informationen von einer Anwaltskanzlei zur Abgabe kostenpflichtiger strafbewehrter Unterlassungserklärungen aufgefordert, weil deren Websites keine oder eine nur angeblich unzureichende oder falsch platzierte Datenschutzerklärungen enthalten.

Hierbei wurde ein Gegenstandswert von „lediglich“ EUR 15.000,- zugrunde gelegt, was zu Anwaltsgebühren von immerhin netto EUR 865,- führt.

Allen Lesern unseres Newsletters, welche entsprechende Websites unterhalten, raten wir daher dringend zur Überprüfung, ob ihre Internetpräsenz den gesetzlichen Anforderungen genügt.

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

Schlagworte: DSGVO, Datenschutz, Abmahnung, Umzugsbranche

Zur fristgemäßen Schadensanzeige bei Umzugsverträgen

Das Amtsgericht Hamburg St. Georg hatte in seiner Entscheidung 913 C 132/17 über die fristgemäße Schadens-

anzeige gemäß § 451f HGB zu entscheiden.

Sachverhalt:

Der Kläger beauftragte die Beklagte mit einem Umzug von Wiesbaden nach Hamburg.

Im Rahmen der Bedingungen des Umzugsvertrages wies die Beklagte auf die Anwendung der Vorschriften der §§ 451 ff. HGB hin. Insbesondere fand sich in dem Vertrag eine Haftungsinformation, in welcher die gesetzlichen Fristen der Schadensanzeige gemäß § 451f HGB dargelegt wurden. Der Kläger unterschrieb den Vertrag entsprechend.

Auch auf dem Arbeitsschein fand sich eine Haftungsinformation. Hier wurde in einem separat umrandeten Kasten auf die entsprechenden Fristen gemäß § 451f HGB verwiesen. Diese Vorschriften gelesen zu haben, quittierte der Kläger mit seiner Unterschrift.

Während der Beladung wurde eine Lampe beschädigt.

Bei der Ablieferung des Umzugsgutes in Hamburg packten die Mitarbeiter insgesamt 70 Umzugskartons nicht aus, was entsprechend auf den Arbeitsscheinen vermerkt wurde. Eine Abschreibung etwaiger Beschädigungen erfolgte hingegen nicht.

12 Tage nach Ablieferung erfolgte eine schriftliche Schadensanzeige des Klägers gegenüber der Beklagten per E-Mail. In dieser Schadensanzeige behauptete der Kläger eine Beschädigung von insgesamt fünf Holzstühlen und zwei Tischen.

Mit Ausnahme für die Schäden an der Lampe, lehnte die Beklagte jegliche Haftung wegen etwaiger Schäden unter Berufung auf die verfristete Schadensanzeige ab. Der Kläger beehrte daher gerichtlich Schadensersatz für die behaupteten Schäden.

Er ist der Ansicht, dass seine Schadensanzeige per E-Mail rechtzeitig gewesen sei. Aufgrund der 70 nicht ausgepackten Umzugskartons sei die Wohnung derart vollgestellt gewesen, dass eine Inaugenscheinnahme am Tag der Ablieferung nicht habe erfolgen können und es ihm daher nicht möglich gewesen sei die Beschädigungen bereits auf den Arbeitsscheinen zu vermerken.

Auch in den nächsten Tagen sei die Wohnung aufgrund der vielen Umzugskartons nicht zugänglich gewesen, so dass er die Schäden erst habe entdecken können, nachdem die Umzugskartons ausgeräumt und beiseite geschafft worden seien.

Darüber hinaus sei auch zu berücksichtigen, dass der Kläger neben dem Umzug sein kleines Kind zu versorgen gehabt habe und beruflich sehr angespannt gewesen sei. Diese Situation habe es ihm nicht ermöglicht entsprechend vorher die Umzugsgüter zu sichten und eine Schadensanzeige zu erstellen.

Entscheidungsgründe:

Das Gericht erachtete die Klage lediglich für die Schäden an der Lampe als begründet. Im Übrigen wies es die Klage ab.

Begründet wurde die Klagabweisung mit einer nicht fristgemäßen Schadensanzeige.

Die gerügten Beschädigungen an den Stühlen und Tischen seien durchweg als äußerlich erkennbare Beschädigungen zu klassifizieren. Vor diesem Hintergrund hätte gemäß § 451f Nr. 1 HGB die Schadensanzeige spätestens einen Tag nach Ablieferung erfolgen müssen.

Stattdessen sei die Schadensanzeige erst 12 Tage später und damit verfristet erfolgt.

Die Beklagte könne sich wirksam auf die Fristen nach § 451f HGB berufen, da der Kläger gemäß § 451g HGB rechtzeitig (bis spätestens zum Zeitpunkt der Entladung) über die gesetzlichen Fristen für die Schadensanzeige im hinreichenden Umfang informiert worden sei. Hier sei die Belehrung bereits im Rahmen des Abschlusses des Umzugsvertrages erfolgt und zum Zeitpunkt der Ablieferung noch einmal wiederholt worden.

Gegen die abgelaufene Frist könne der Kläger auch nicht einwenden, dass ihm eine Schadensanzeige nicht zu einem früheren Zeitpunkt möglich gewesen sei.

Den Einwand des Klägers, dass dieser die Möbelstücke aufgrund der vielen Umzugskartons nicht habe überprüfen können, wies das Gericht zurück. Eine Inaugenscheinnahme entsprechender Lichtbilder habe ergeben, dass diese Umzugskartons allesamt an den Wänden sauber gestapelt gewesen seien und die übrigen Möbelstücke daher

grundsätzlich zugänglich gewesen seien. Insoweit sei es dem Kläger möglich gewesen bereits am Tag der Ablieferung, zumindest jedoch einen Tag später, die Möbelstücke zu sichten und etwaige Schäden fristgemäß schriftlich gegenüber der Beklagten anzuzeigen.

Abschließend könne sich der Kläger auch nicht darauf berufen, dass ihm eine fristgemäße Schadensanzeige aufgrund von persönlichen Umständen unmöglich gewesen sei. Grundsätzlich sei ein Umzug zwar stressig, dies bringe ein Umzug nach allgemeiner Lebenserfahrung mit sich. Allerdings könne dieser Stress für den Umziehenden weder in die vertragliche, noch in die allgemeine Verantwortung des Umzugsunternehmens gestellt werden. Vielmehr habe der Umziehende selbst dafür Sorge zu tragen, beim Umzug nicht überfordert zu sein. Insoweit obliege es dem Umziehenden zu planen, wie und wann er seinen Umzug durchführen wolle und gleichzeitig sicherzustellen, dass er den gesetzlichen Fristen zur Schadensanzeige nachkommen könne.

Bemerkung:

Lediglich am Rande hat sich das Gericht auch mit den Formerfordernissen der Belehrung von Verbrauchern nach § 451g HGB auseinander gesetzt. Erfolgt eine derartige Belehrung über die Fristen zur Schadensanzeige schriftlich im Rahmen der allgemeinen Vertragsbedingungen, ist als Umzugsunternehmen darauf zu achten, dass diese Belehrung optisch von den übrigen Vertragsbedingungen abgegrenzt ist. Wie vom Gericht ausgeführt, dürfte eine Hervorhebung durch einen separaten Kasten sowie

einen anderen Schrifttyp oder auch einen Fettdruck grundsätzlich ausreichend sein. Auch sollte die Lektüre dieser Belehrung, neben der allgemeinen Unterschrift unter dem Vertrag, durch eine separate Unterschrift des Umziehenden bestätigt werden.

Bezüglich der laufenden Fristen hat das Gericht noch einmal bestätigt, dass die gesetzlichen Fristen absolute Geltung haben und nicht durch die individuellen Verhältnisse des jeweiligen Kunden angepasst werden. Insofern obliegt es grundsätzlich dem Kunden dafür Sorge zu tragen, dass er in der Lage ist binnen der gesetzlichen Fristen das gesamte Umzugsgut auf etwaige Schäden zu prüfen.

*mr. Hannes Gärtner LL.M.
Rechtsanwalt*

Schlagworte: § 451f HGB, § 451g HGB, Schadensanzeige bei Umzugsverträgen

Keine Anwendung von Frachtrecht auf das Slippen einer Yacht im Rahmen eines Lagervertrages

Das OLG Schleswig hatte sich in der Sache 16 U 59/16 mit der Frage zu befassen, ob auf das Slippen einer Yacht im Rahmen eines Lagervertrages Frachtrecht nach §§ 407 ff. HGB zur Anwendung kommt.

Tatbestand:

Der Eigentümer einer Segelyacht schloss mit dem Beklagten, dem Betreiber einer Lagerhalle für Yachten, einen

sogenannten „Vertrag für Winterlager und -service“ ab. Gegenstand der Leistung war das Slippen der Yacht im Herbst sowie im Frühjahr, eine Hochdruckreinigung des Rumpfes im Herbst, eine Demontage und separate Einlagerung der Masten sowie die Einlagerung des Schiffes selbst im Hallenlager des Beklagten.

Der Beklagte verwies im Rahmen des Vertrages auf seine AGB, welche die Unterbringung des Bootes als Mietverhältnis beschrieben und eine Haftungsbeschränkung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit vorsahen.

Nach Unterzeichnung des Vertrages wurde das Schiff an einem Samstag aus dem Wasser gekrant und an Land auf DIN-gerechten Lagerböcken abgestellt. Dort sollte die Yacht am Montag entsprechend gereinigt und sodann in die Lagerhalle verbracht werden, welche auf der anderen Straßenseite lag.

Am Montagmorgen wurde die Yacht jedoch durch eine Windböe erfasst, auf die Backbordseite geworfen und dadurch stark beschädigt.

Im Folgenden regulierte der Sportboot-Kaskoversicherer den entstandenen Schaden an die Eigentümer und führte sodann den Regress gegen den Beklagten. Dabei begehrte er Schadensersatz aus abgetretenem und übergegangenem Recht.

Vorgerichtlich verweigerte der Beklagte die Zahlung unter Verweis darauf, dass der Schaden auf höherer Gewalt beruhe.

Der Versicherer als Kläger ist der Auffassung, dass Frachtrecht nach den §§ 407 ff. HGB zur Anwendung komme. Der Verweis auf die AGB sei nicht wirksam, sodass kein Mietrecht zur Anwendung komme. Das Kranen der Yacht sowie die Verbringung in die Lagerhalle stelle eine separate Vertragsleistung dar, welche durch das zwischenzeitliche Abstellen lediglich unterbrochen, nicht jedoch abgeschlossen gewesen sei. Demnach hafte der Beklagte nach § 425 HGB, sofern er sich nicht nach § 426 HGB entlasten könne.

Insoweit habe der Beklagte nachzuweisen, dass der Schaden auch bei größter Sorgfalt nicht zu vermeiden gewesen wäre. Dies habe der Beklagten nicht getan und würde ihm auch nicht gelingen. Er habe die entsprechenden Sturmwarnungen des Instituts für Meeresbiologie und Klimaforschung sowie des Deutschen Wetterdienstes beachten und die Yacht rechtzeitig vom Waschplatz in die Halle verbringen müssen. Eine Verbringung der Yacht in die Halle sei dem Beklagten auch ohne großen Aufwand mittels eines Hydraulikwagens möglich gewesen. Zumindest hätte der Beklagte die Yacht mit gegen die Windrichtung am Boden befestigten Fallen sichern müssen.

Der Beklagte ist der Auffassung, dass ihn kein Verschulden treffe. Er habe den allgemeinen Medien über das Wochenende keine Orkanwarnung entnehmen können. Nachdem er am Montag von den Unwetterwarnungen gehört habe, habe er entsprechende Kontrollmaßnahmen veranlasst, die ergeben hätten, dass die Yacht auf den Lagerböcken sicher gestanden habe. Da sich auf der Freifläche bereits über 50 Yachten be-

funden hätten, habe er nicht damit rechnen müssen, dass die Yacht samt Lagerblock von einer außergewöhnlich starken Windböe umgeworfen werden würde.

Das Landgericht hat in erster Instanz die Klage abgewiesen. Nach der Auffassung des Landgerichts stelle das Slippen keinen separaten Vertragsteil dar, sondern sei lediglich Teil eines einheitlichen gemischten Vertrages. Eine Haftung ergebe sich auch nicht aus § 280 BGB. Der Schaden sei unvermeidbar gewesen, da durch höhere Gewalt eingetreten. Der Beklagte habe davon ausgehen dürfen, dass eine auf DIN-gerechten Lagerböcken befindliche Yacht die üblichen Herbst- und Wintertürme schadlos überstehen würde.

Entscheidungsgründe

Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht hat die Berufung zurückgewiesen und damit das erstinstanzliche Urteil bestätigt.

Nach Auffassung des Gerichts handele es sich im vorliegenden Fall um einen gemischten Vertrag.

Bei gemischten Verträgen finde, lediglich dann, wenn die jeweiligen Teile des Vertrages gleichbedeutend seien, das Recht des jeweiligen Vertragsbestandteiles Anwendung.

Stelle aber, wie im vorliegenden Fall, ein Teil des Vertrages eindeutig den Schwerpunkt des Vertrages dar, so finde - in Abwesenheit einer Abrede der Parteien über das anzuwendende Recht - das Recht des Vertragsbestandteils

Anwendung, welcher den Schwerpunkt des Vertrages darstellt.

Zwar enthielten die AGB des Beklagten eine Rechtswahlklausel, wonach Mietrecht zur Anwendung kommen solle, allerdings scheidet die Anwendung dieser Vorschriften nach Auffassung des Gerichts aus. Anders als bei einem Mietvertrag erhalte der Eigentümer für die Dauer der Einlagerung keinen Zugang zum Stellplatz der Yacht. Vielmehr übergebe er die Yacht im Herbst an den Beklagten und erhalte die Yacht erst im Frühjahr zurück. Dies entspreche eher dem Lagerrecht.

Daher sei gemäß der oben aufgestellten Grundsätze das Recht anzuwenden, welchem der Schwerpunkt des Vertrages unterliege.

Dies sei nach Auffassung des Gerichts das Lagerrecht.

Dies ergebe sich aus der Auslegung des Vertrages nach dessen Sinn und Zweck sowie dem Willen der Parteien.

Bereits aus der Überschrift des Vertrages ergebe sich, dass für die Parteien die Lagerung des Schiffes von zentraler Bedeutung war. Auch für den Bootseigentümer sei der zentrale Zweck des Vertrages gewesen, dass die Yacht während der Winterzeit eingelagert werde. Die übrigen erbrachten Leistungen würden insofern lediglich zusätzliche Leistungen darstellen, welche der Beklagte im Rahmen eines Komplettpakets anbiete, sodass der Eigentümer der jeweiligen Yacht diese nicht selber vornehmen müsse.

Dass die Lagerung der Yacht den Schwerpunkt des Vertrages darstelle, ergebe sich auch aus der preislichen Gewichtung der einzelnen Leistungen. So falle für die Lagerleistungen ein Entgelt an, welches das Entgelt für das Slippen um das sechsfache überschreite.

Das Slippen der Yacht stelle insofern lediglich einen bloßen Zwischenschritt dar und sei somit lediglich als eine nachrangige Leistung zu bewerten.

Anspruchsgrundlage für eine Haftung aus dem Lagerrecht sei § 475 HGB. Dessen Anspruchsvoraussetzungen seien jedoch nicht erfüllt.

Eine Haftung sei lediglich dann gegeben, wenn der Schaden durch die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns nicht abgewendet werden könne. Die Vorschrift setze insoweit im Ansatz eine Pflichtverletzung des Lagerhalters voraus, in deren Folge der Schaden entstanden sein muss.

Hier habe der Lagerhalter jedoch die einem ordentlichen Kaufmann entsprechenden Maßnahmen ergriffen. Die seitens des Beklagten verwendeten Lagerblöcke seien grundsätzlich geeignet eine Yacht im Freien zu lagern. Dass eine Windböe die Yacht dennoch umgeworfen habe, sei insoweit als ein Akt höherer Gewalt zu bezeichnen.

*mr. Hannes Gärtner LL.M.
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Slippen, Lagervertrag, Frachtvertrag, gemischte Verträge, § 425 HGB, § 407 HGB

Änderung der Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichtes zur Durchsetzung von Schadenersatzansprüchen des Versicherers und Auswirkungen auf die bisherige deutsche Rechtsprechung zur ergänzenden Anwendung von Schweizer Recht in CMR-Fällen

Unser Partner aus dem ATLO- Netzwerk, Herr Prof. Dr. Andreas Furrer aus der Kanzlei MME AG in Zürich, hat uns am 24. Mai 2018 darüber unterrichtet, dass das Schweizer Bundesgericht seine bisherige Rechtsprechung zu den Regressmöglichkeiten eines Versicherers gegen einen Schweizer Schadenverursacher geändert hat. Er und sein Partner, Herr Raphael Brunner, haben hierzu einen Aufsatz verfasst, der auf der Website der MME AG unter

https://www.mme.ch/de/magazin/goodbye_ginidurlemann_die_schweiz_entdeckt_den_regress_neu/

nachgelesen werden kann.

Dieses wird vermutlich auch Auswirkungen auf die bisherige deutsche Rechtsprechung haben, sofern deutsche Gerichte ergänzend zur CMR Schweizer Recht anwenden müssen.

Die CMR stellt keine abschließende Rechtsordnung dar, sondern verweist, sofern die CMR Lücken aufweist, auf das jeweils ergänzend anwendbare nationale Recht.

Soweit die Parteien eines Rechtsstreites in Bezug auf einen Vertrag über die

Beförderung von Gütern „keine“ Rechtswahl getroffen haben, ist nach Art. 5 Absatz 1 Satz 1 der Verordnung (EG) 593/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über das auf vertragliche Schuldverhältnisse anzuwendende Recht (ROM I)) das Recht des Staates anwendbar, in dem der Beförderer seinen gewöhnlichen Aufenthalt hat, sofern sich in diesem Staat auch der Übernahmeort „oder“ der Ablieferungsort „oder“ der gewöhnliche Aufenthalt des Absenders befindet.

Beauftragt z.B. ein Schweizer Absender einen schweizerischen Frachtführer mit dem LKW-Transport einer Sendung von der Schweiz nach Deutschland, der wiederum einen polnischen (so im Fall des LG Göttingen) oder rumänischen Frachtführer (so im Fall des LG Freiburg) mit dem Transport unterbeauftragt, in dessen Gewahrsam die Sendung beschädigt wird, so findet auf den schweizerischen Frachtführer ergänzend zur CMR somit das schweizerische Recht Anwendung.

Nach Art 31 CMR ist für eine Klage „auch“ das Gericht am Ablieferungsort international zuständig.

Demzufolge ist im Beispielsfall auch das deutsche Gericht international zuständig.

Sofern also ein Schweizer Transportversicherer in Deutschland aus übergegangenem und hilfsweise aus an ihn abgetretenem Recht des Absenders ein gerichtliches Verfahren gegen den Schweizer CMR – Frachtführer durchführen möchte, hängt der Erfolg einer solchen Klage, sofern die CMR insoweit Lücken aufweist, vom schweizerischen Recht ab.

Infolgedessen hatten unter Bezugnahme auf die bisherige Rechtsprechung des Schweizer Bundesgerichtes (Fall: Gini Durlemann, Urteil des Schweizer Bundesgerichtes, BGE vom 05.10.1954, 80 II 247) zum Beispiel das Landgericht Freiburg in seinem Urteil vom 20.11.1998, Az. 10 O8/98, und das Landgericht Göttingen in seinem Urteil vom 13. 3. 2007, Az. 3 O 57/05, die Klagen der Schweizer Transportversicherer gegen die schweizerischen Frachtführer abgewiesen, obwohl nach der CMR der schweizerische Frachtführer gegenüber seinem eigenen Auftraggeber zumindest im Rahmen der CMR-Höchsthaftung des Art. 23 CMR haftet.

Hätte der jeweilige Absender keine Transportversicherung abgeschlossen und selbst in Deutschland vor dem deutschen Gericht geklagt, wären seine Klagen zumindest im Rahmen der Regelfaftung des Art. 23 CMR erfolgreich gewesen, sofern der Schaden dem Grunde und der Höhe nach bewiesen worden wäre.

Sowohl das Landgericht Göttingen als auch das Landgericht Freiburg hatten sich in ihren jeweiligen Urteilen auf das oben genannte Urteil des Schweizer Bundesgerichtes bezogen.

Das Landgericht Freiburg hat hierzu in dem zuvor genannten Urteil folgendes ausgeführt:

„Die Frage, ob die Klägerin als Transportversicherer der Firma P. aufgrund der angeblich abgetretenen Ansprüche Rückgriff gegen die Beklagte nehmen kann, richtet sich nach schweizerischen materiellen Recht, wie sich aus Art.33

Abs.2 EGBGB ergibt. Denn auch der Beförderungsvertrag zwischen der Firma P. und der Beklagten unterlag schweizerischem Recht. Dies ergibt sich im vorliegenden Falle bereits aus Art.28 Abs. 4 EGBGB, da sowohl die Beklagte als auch die Firma P. ihre Hautniederlassung in der Schweiz haben.“

Die zitierten Vorschriften des EGBGB sind insoweit durch Art 5 und 7 der Rom I Verordnung abgelöst worden, die entsprechende Regelungen enthalten.

Das Landgericht Freiburg und das Landgericht Göttingen haben in den zitierten Urteilen ausgeführt, dass nach der zitierten Rechtsprechung des schweizerischen Bundesgerichtes sowohl der Frachtführer als auch der Transportversicherer nach schweizerischem Recht Gesamtschuldner seien. Der Ausgleich zwischen mehreren Gesamtschuldnern sei im schweizerischen Recht in Art. 51 Obligationenrecht (OR) geregelt. In Abs. 2 dieser Bestimmung sei eine Reihenfolge des Binnenausgleiches aufgestellt; wonach in erster Linie der aus „eigenem“ deliktischem Verschulden (also nicht aus dem Verschulden des Gehilfen) Haftende den Schaden tragen, hingegen in letzter Linie derjenige den Schaden tragen solle, der unverschuldet und ohne vertragliche Verpflichtung haftbar ist. Der Transportversicherer könne den vertraglich (also den nicht deliktisch Haftenden) nur bei grober Fahrlässigkeit in Regress nehmen. Diese Bestimmung des Art. 51 OR könne nach Art 101 OR auch nicht dadurch unterlaufen werden, dass sich der Versicherer die Ansprüche seines Versicherungsnehmers abtreten lasse.

Im Beispielsfall lag keine unerlaubte Handlung des schweizerischen Frachtführers vor, da sich dieser eines polnischen bzw. rumänischen Unterfrachtführers bedient hatte. Eine grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz konnte dem schweizerischen Frachtführer nicht nachgewiesen werden.

Infolgedessen wurden die Klagen des schweizerischen Transportversicherers gegen den schweizerischen Transportversicherer von dem LG Freiburg und von dem LG Göttingen seinerzeit abgewiesen.

Nunmehr hat das schweizerische Bundesgericht in seinem Urteil vom 7. Mai 2018, Az. 4 A 602/2017, seine bisherige Rechtsprechung geändert und ausgeführt, dass der Transportversicherer nicht Haftpflichtiger im Sinne von Art. 50 ff OR sei, demzufolge also nicht Gesamtschuldner und sich der Ausgleich somit nicht nach Artikel 51 OR richte.

Auch für den gesetzlichen Rechtsübergang nach Art. 72 des Schweizerischen VVG komme es nicht auf eine „eigene“ unerlaubte Handlung an, vielmehr falle jeder als Gefährdung oder als einfache Kausalhaftung normierte Tatbestand, mithin jegliche „außervertragliche“ Haftung im Sinne von Art. 41 OR unter den Begriff der unerlaubten Handlung im Sinne von Art. 72 Abs. 1 VVG.

Diese Änderung der Rechtsprechung des schweizerischen Bundesgerichtes dürfte auch Auswirkungen auf die „vertragliche“ Haftung eines Frachtführers haben; denn Art. 72 des Schweizerischen VVG schließt eine Abtretung von vertraglichen Ansprüchen an den Transportversicherer nicht aus.

Da nunmehr nach der geänderten Rechtsprechung des Schweizerischen Bundesgerichtes die Art. 50 ff OR und damit insbesondere der Art 51 OR auf den Versicherer keine Anwendung finden, dürfte nunmehr ein Regress des Transportversicherers gegen einen schweizerischen Frachtführer aus abgetretenem Recht des Absenders möglich sein.

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

Hannes Gärtner
h.gaertner@grimme-partner.com

Folkert Baars
f.baars@grimme-partner.com

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



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