

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #4/2018



“Er gab stets kleine Gefühlsmünze in Gold und Silber aus, während Ulrich mehr im großen operierte, mit Gedankenschecks sozusagen; aber schließlich war das nur Papier“

(Robert Musil)

Aus dem Inhalt:

Qualifiziertes (Organ-) Verschulden, Mitverschulden und Berücksichtigung des Mitverschuldens bei der Berechnung der Höchsthaftung im Seerecht - wie geht das zusammen?

von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: § 606 Satz 2 HGB a. F., § 608 HGB, § 660 Abs. 3 HGB a. F., § 660 HGB a. F., § 254 BGB, Seerecht, qualifiziertes (Organ-) Verschulden, Mitverschulden, Darlegungslast, fios, OLG Hamburg, Aktenzeichen 6 U 222/16

Vertragsstrafenregelung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen

von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: Pönale in AGB's

Nur begrenzter Anspruch auf demurrage bei Aufgabe der Container

von Frank Geissler **Seite 6**

Schlagworte: §§ 481, 491, 492 HGB; Seefrachtvertrag, demurrage, detention, B/L-Bedingungen, zeitliche Begrenzung, Weisungsrecht

Zum Diebstahl auf Rastplätzen – Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden erfüllt?

von mr Hannes Gärtner LL.M. **Seite 8**

Schlagworte: Diebstahl, Rastplatz, qualifiziertes Verschulden, Unvermeidbarkeit, Art. 29 CMR

Aktuelle Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg vom 25.10.2018, Az. 6 U 243/16

von Folkert Baars **Seite 11**

Schlagworte: Prozessführungsbefugnis des Assekurateurs, Erfordernis der Offenlegung der Namen der Rechtsinhaber als Voraussetzung gewillkürter Prozeßstandschaft, keine Rückwirkung der späteren Offenlegung der Namen der Rechtsinhaber im laufenden Rechtsstreit auf den Zeitpunkt der Klage, die zur Verjährungshemmung eingereicht wurde; Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg

Ihre Ansprechpartner **Seite 15**

Qualifiziertes (Organ-) Verschulden, Mitverschulden und Berücksichtigung des Mitverschuldens bei der Berechnung der Höchsthaftung im Seerecht - wie geht das zusammen?

Das OLG Hamburg hatte sich jüngst in einer unserer Sachen mit Urteil vom 8. November 2018, Aktenzeichen 6 U 222/16 mit einem Schaden zu befassen, welcher anlässlich der Beförderung per Seeschiff zweier Krantürme und eines Kranauslegers von Rostock in die Ukraine im Jahre 2009 eingetreten ist.

Fragliche Bauteile im Werte von über 2,2 Millionen Euro waren auf Deck verladen und gingen am 24. Dezember 2009 bei schwerer See über Bord.

In dem Frachtvertrag waren die Klauseln *fios, sshex uu, lsd* durch die Schiffsbesatzung sowie *lashing/securing/dunnage in Rostock* sowie *unlashing* im Empfangshafen zu Lasten der Reederei vereinbart.

Das für die Stauung der Kranbauteile erforderliche Stauholz wurde durch ein von der Absenderin beauftragtes Unternehmen gestellt und konstruiert.

Erstinstanzlich wurde gutachterlich festgestellt, dass sowohl die von dem Staubetrieb gestellten und verbauten Auflager für die Kransegmente aus Holz ungeeignet waren, da Weichholz verwandt wurde, welches zudem nicht mit Winkelisen verbunden, auf Kante gesetzt und gestoppt wurde.

Zudem aber die Decksladung bzw. Zur- rührung der Ladung (ebenfalls) mangelhaft gewesen ist.

Das OLG Hamburg hat festgeschrieben, dass nach den vorangestellten Klauseln/Bedingungen des Frachtvertrages der Frachtführer zur Verladung und Sicherung der Kransegmente auf Deck verpflichtet gewesen ist.

Da - s. o. - nach den Feststellungen des Gutachtens sich ergeben hätte, dass (auch) die Sicherung der Kransegmente auf Deck mangelhaft erfolgt sei, habe der Frachtführer für den Schaden (dem Grunde nach) einzutreten.

Der Frachtführer hafte nach § 660 Abs. 1 HGB a. F. jedoch der Höhe nach nur begrenzt.

Ein qualifiziertes Verschulden nach § 660 Abs. 3 HGB a. F., hat das OLG Hamburg nicht festgestellt.

Und zwar insbesondere mit der Begründung, dass nach § 660 Abs. 3 HGB a. F. (anders als bei §§ 435, 428 HGB) nur ein qualifiziertes Verschulden des Verfrachters selbst bzw. seiner Organe zum Wegfall der Haftungsbeschränkung nach § 660 Abs. 1 HGB a. F. führen.

Zwar gelte auch im Seerecht - so das OLG Hamburg unter Verweis auf das Urteil des BGH vom 29. Juli 2009, Aktenzeichen I ZR 212/06 -, dass ein qualifiziertes Verschulden bereits zu vermuten steht, wenn der Frachtführer keinen Vortrag dazu hält, welche Maßnahmen die für ihn handelnden Organe ergriffen haben, um Verladefehler zu verhindern.

Hier aber - so das OLG Hamburg - der Frachtführer ausreichend vorgetragen habe.

Im Übrigen aber zureichende Anhaltspunkte dafür, dass der Frachtführer selbst oder seine Organe sich *in krasser Weise* über die (Sicherheits-) Interessen der Versenderin hinweggesetzt habe, etwa weil er *elementare Schutzvorkehrungen* unterlassen haben, nicht zu ersehen seien.

Da aber (s. o.) nicht nur die von dem Frachtführer geschuldete Verladung/Sicherung der Kransegmente, sondern auch die von dem für die Absenderin tätigen Staubetrieb gestellten und verbauten Stauhölzer mangelhaft gewesen sind, hat das OLG Hamburg weitergehend ein Mitverschulden der Absenderin festgestellt, welches - wegen der danach folgenden Nichthaftung des Frachtführers nach § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB a. F. - unter Heranziehung des Rechtsgedankens des § 254 BGB zu berücksichtigen sei.

Anders, als noch das Landgericht Hamburg, hat sodann das OLG Hamburg - erstmals (!) - festgeschrieben, dass bei der Berechnung des Haftungshöchstbetrages nach § 660 Abs. 1 HGB a. F. zunächst der entstandene Schaden festzustellen ist, dann die entsprechende Ersatzpflicht des Frachtführers analog § 254 BGB zu mindern ist und - und das ist neu - erst dann die Regelhaftung zu berücksichtigen ist.

Das heißt, ein etwaiges Mitverschulden der Absenderin nicht erst nach Berechnung der Höchsthaftung nach § 660 Abs. 1 HGB zu berücksichtigen ist, son-

dern bereits von dem Gesamtschaden abzuziehen ist.

Im konkreten Fall hat der Schaden (s. o.) rund EUR 2,2 Mio. betragen und hat das OLG Hamburg eine Mitverschuldensquote der Absenderin von 70 % angenommen. So dass sich - unter Berücksichtigung des Mitverschuldens der Absenderin - ein Schadensbetrag von rund EUR 670.000,00 errechnet hat, welcher jedoch noch mehr als das doppelte über der Regelhaftung des § 660 Abs. 1 HGB a. F. gelegen hat. Im Ergebnis daher der Frachtführer für den Schaden, beschränkt auf die Regelhaftung von rund EUR 320.000,00 einzustehen hatte.

Jedoch innert der Regelhaftung - s. o. - das Mitverschulden der Absenderin nicht (mehr) berücksichtigt wurde; anders als noch durch das Landgericht Hamburg.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: § 606 Satz 2 HGB a. F., § 608 HGB, § 660 Abs. 3 HGB a. F., § 660 HGB a. F., § 254 BGB, Seerecht, qualifiziertes (Organ-)Verschulden, Mitverschulden, Darlegungslast, fios, OLG Hamburg, Aktenzeichen 6 U 222/16

Vertragsstrafenregelung in Allgemeinen Geschäfts- bedingungen

Das Amtsgericht Karlsruhe, 2 C 695/18 hatte in seinem Urteil vom 19.10.2018 über folgenden Sachverhalt zu entscheiden.

Die von hier aus vertretene Klägerin war seitens der Beklagten mit einem Transport von Gütern von Neuhausen nach Ganderkesee und von Wörth am Rhein nach Delmenhorst beauftragt.

Die Parteien verständigten sich auf eine Fracht in Höhe von EUR 950,00 netto.

Die Klägerin führte den Transport aus und stellte ihre Leistung vereinbarungsgemäß in Rechnung.

Der Gesamtbetrag EUR 1.130,50 war bis zum 21.09.2017 zu bezahlen.

Die Beklagte zahlte jedoch nur EUR 803,25 und vertrat die Auffassung, ihr stünde aus ihrer Rechnung eine aufrechenbare Gegenforderung in Höhe von EUR 327,25 gegen die ansonsten unstreitige Forderung der Klägerin zu.

Die Beklagte war der Ansicht, die Klägerin habe den Transportauftrag nicht ordnungsgemäß durchgeführt. Der vereinbarte Entladetermin in Ganderkesee am 26.07.2017 sei nicht eingehalten worden, sondern war verspätet, da die Entladung in Ganderkesee erst am 28.07.2017 erfolgte.

Gemäß der Ziffer 7 der Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten hieß es:

„Pönale

Bitte beachten Sie, dass wir eine Vertragsstrafe für Schlechtleistung (zum Beispiel: zu späte Lieferung) des Frachtvertrages berechnen. Verzögerungen werden gesondert berechnet. Die Vertragsstrafe ergibt sich aus der Strafzahlung, die wir aufgrund Ihrer

Slechtleistung an Dritte zu leisten haben. Vertragsstrafen die einen Betrag von EUR 500,00 übersteigen, weisen wir gesondert aus.“

Die Beklagte berechnete eine Pönale in Höhe von EUR 250,00, eine Bearbeitungsgebühr in Höhe von EUR 25,00 sowie auf den Gesamtbetrag die Umsatzsteuer und machte somit einen Gesamtbetrag in Höhe von EUR 327,25 gegenüber der Klägerin geltend.

Unstreitig war zwischen den Parteien, dass die Entladung in Ganderkesee nicht gemäß des Frachtauftrages erfolgt war. Streitig war jedoch, warum es zu einer Verspätung der Ablieferung gekommen war.

Die Klägerin vertrat die Auffassung, dass selbst wenn ein Verhalten der Klägerin für die Verspätung schadensursächlich gewesen sein sollte, die Ziffer 7. der AGB der Beklagten jedenfalls gemäß § 307 BGB unwirksam ist.

Eine in den AGB enthaltene Vertragsstrafklausel sei nur wirksam in einer Höhe bis 5 % der Auftragssumme (BGH, Urteil vom 23.01.2013, VII ZR 209/03).

Dies deshalb, da die Vertragsstrafe unter Berücksichtigung ihrer Druck- und Kompensationsfunktion in einem angemessenen Verhältnis zu der Vergütung stehen muss, den der Vertragspartner durch seine Leistung verdient.

Der berechnete Betrag EUR 250,00 lag jedoch weit über 5 %, denn 5 % entspräche einem Betrag EUR 47,50.

Im Übrigen selbst wenn die Klausel nicht bereits deswegen unwirksam sei, die Beklagte nach ihrer eigenen Ziffer 7. jedoch nur dann eine Vertragsstrafe seitens der Klägerin verlangen könnte, wenn tatsächlich an Dritte geleistet wurde. Dass jedoch an Dritte in geltend gemachter Höhe Zahlung seitens der Beklagten erfolgt war, hatte die Beklagte nicht einmal selbst vorgetragen.

Darüber hinaus erschien die Festsetzung des Betrages auf EUR 250,00 willkürlich, woraus sich ergeben soll, dass die Beklagte überhaupt eine Bearbeitungsgebühr verlangen kann, erschloss sich nicht und da es sich bei der Pönale um eine Schadensersatzforderung handelt, könne diese auch allenfalls ohne Umsatzsteuer verlangt werden.

In seiner Entscheidung vom 18.04.2018 wies das Amtsgericht Karlsruhe die Klage der Klägerin ab.

Das Amtsgericht argumentierte dahingehend, dass es dahingestellt bleiben könnte, ob die Vertragsstrafenregelung wirksam sei, denn aus dem Prozessvortrag würde sich im Übrigen nicht ergeben, dass die vertraglich vereinbarten Voraussetzungen zu der Vertragsstrafe vorliegen. Demnach hätte die Klägerin in Folge der Vertragsverletzung der Beklagten nur die Höhe geltend machen können, in der sie selbst eine Strafzahlung geleistet habe.

Aus den Entscheidungsgründen wurde erkennbar, dass das Amtsgericht Karlsruhe bei Verkündung des Urteils die Parteien verwechselt hatte.

Das Urteil enthielt somit keine Entscheidung über die geltend gemachte Frachtforderung und machte im Übrigen deutlich, dass bei der seitens der Beklagten verwandte Ziffer 7. die Voraussetzungen nicht erfüllt waren und somit der Beklagten eine Gegenforderung gegen die Klagforderung nicht zustand.

Das Gericht hatte jedoch verkannt, dass nicht die Klägerin sich auf ihre Ziffer 7. der AGB bezog, sondern die Beklagte.

Es musste sodann seitens der Prozessbevollmächtigten der Beklagten gegen das nicht berufungsfähige Urteil vorgegangen werden.

Die Klägerin stellte daher einen Antrag auf Berichtigung des Urteils. Dieser Antrag wurde sodann seitens des Amtsgerichts Karlsruhe als eine Gehörsrüge nach § 321 a ZPO ausgelegt.

Auf die Gehörsrüge hin wurde sodann am 19.10.2018 das Urteil vom 07.04.2018 dahingehend abgeändert, dass die Beklagte verurteilt wird, an die Klägerin EUR 327,25 nebst Zinsen sowie vorgerichtlicher Kosten zu bezahlen.

Nunmehr entschied das Amtsgericht unter Berücksichtigung der „richtigen Parteien“, dass der Klägerin gegen die Beklagte ein Anspruch auf Bezahlung der restlichen Transportvergütung in geltend gemachter Höhe zustand.

Wie bereits in seinem Urteil vom 07.04.2018 ließ das Amtsgericht dahinstehen, ob die Vertragsstrafenregelung wirksam vereinbart worden sei, denn jedenfalls stellte das Amtsgericht fest, dass die Beklagte nicht vorgetragen

habe, ob und gegebenenfalls in welcher Höhe sie überhaupt eine Strafzahlung geleistet hatte.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Pönale in AGB's

Nur begrenzter Anspruch auf demurrage bei Aufgabe der Container

Eine richtungsweisende Entscheidung zur Frage der zeitlichen Begrenzung von „durchgereichten“ demurrage-/detention Forderungen des Verfrachters gegenüber dem beauftragenden Spediteur als Befrachter hat jüngst das Landgericht (LG) Hamburg in einem von uns geführten Prozess gefällt (Urteil vom 08. Oktober 2018, Az. 417 HKO 55/17).

Im zugrundeliegenden Fall machte ein vom Spediteur beauftragter Frachtführer Erstattungsansprüche auf demurrage des von diesem wiederum beauftragten Verfrachters (Reederei) wegen vom Empfänger nicht abgenommener Container in Vietnam und Indien geltend.

Nach Ankunft der im einen Fall zehn, im anderen Fall elf Container in den jeweiligen Löschhäfen traten Hindernisse auf, weil die jeweiligen frachtbriefmäßigen Empfänger aus unterschiedlichen Gründen eine Abnahme verweigerten.

Nachdem auch nach teilweise mehrfacher Änderung der Empfänger in den B/Ls – u.a. auch wegen der inzwischen

aufgelaufenen erheblichen demurrage-Kosten – eine Abnahme nicht zu erreichen war, entschlossen sich die jeweiliger Absender laut B/L die Ware in den Containern aufzugeben und erteilten jeweils die von der Reederei vorformulierten „letters of abandonment“.

Der Verfrachter berechnete gegenüber seinem Auftraggeber für einen Zeitraum von 18 bzw. 19 Monaten demurrage-Kosten in Höhe von rund EUR 275.000 bzw. 374.000.

In seinem Urteil kam das LG zu dem Ergebnis, dass die demurrage-Forderungen der Reederei gemäß den B/L-Klauseln und den in Bezug genommenen Tarifen grundsätzlich berechtigt seien und die Klägerin des Verfahrens auch Zahlung unmittelbar an die Reederei verlangen könne.

Zwischen den Klageparteien – Spediteur und deutschem Frachtführer - gelte hinsichtlich des Frachtvertrages das deutsche Seefrachtrecht der §§ 481 ff HGB.

Der Erstattungsanspruch gegenüber dem Spediteur folge dabei aus §§ 491, 492 HGB, da es sich um zusätzliche Entgelte wegen Ablieferungshindernissen handele. Zwar bestimme § 491 Abs. 2 HGB, dass bereits nach Ankunft des Gutes am Löschplatz das Weisungsrecht auf den frachtbriefmäßigen Empfänger übergehen würde. Diesen träfen dann grundsätzlich nach §§ 491, 492 HGB allein die Kosten für vom Verfrachter ausgeführte Weisungen.

Anders liege der Fall jedoch, wenn der Empfänger eine Abnahme verweigere.

Nach einer Auffassung in der Literatur falle das Weisungsrecht dann wieder auf den frachtbriefmäßigen Absender zurück. Für die Dauer der seitens des Absenders erteilter Weisungen sei dieser auch zur Tragung der hieraus entstehenden Kosten verpflichtet.

Allerdings existiere diese Pflicht zur Kostenerstattung nicht „uferlos“:

Vielmehr trete nach § 492 Abs. 3 HGB eine Lage ein, in welcher der Berechtigte keine Weisungen mehr erteile bzw. nur solche zur Aufgabe des Gutes.

In diesem Fall ende die vertragliche Pflicht des Verfrachters zur Ablieferung des Gutes, vielmehr habe er nach eigenem Ermessen im Interesse des Verfügungsberechtigten mit dem Gut zu verfahren, etwa dies zu verwahren, verkaufen oder eben entsorgen.

Die Kosten dieser Maßnahmen könne er gemäß Abs. 4 erstattet verlangen.

Die Vergütungsflucht des Befrachters und damit auch die Ansprüche auf demurrage würden mit diesem Termin jedoch enden.

Als maßgeblicher Zeitpunkt sei hier auf den Zugang des jeweiligen „letters of abandonment“ bereits im Juni bzw. Juli 2017 beim Verfrachter abzustellen.

Vor diesem Hintergrund wies das Gericht die Ansprüche für den Zeitraum ab Übersendung dieser Erklärungen in Höhe von ca. der Hälfte der Klagforderungen ab.

Die grundsätzliche Begrenzung der bei längeren Standzeiten schier ausufernden

demurrage- und detention-Forderungen der Reedereien durch das Gericht ist zu begrüßen, eine gerichtliche Klärung dieser Problematik war dabei auch überfällig.

Die Einordnung der durchgereichten Kosten bzw. Aufwendungen unter §§ 491, 492 HGB ist folgerichtig und überzeugend, da das Entstehen bzw. Anwachsen dieser Kosten auf Ablieferhindernissen vor Ort beruht. Inwiefern jedoch der Rückfall des Weisungsrechts bei Unerreichbarkeit des Empfängers bzw. Unwilligkeit zur Abnahme der Container oder Erteilung durchführbarer Weisungen rechtsdogmatisch gut begründbar ist – Stichwort: Wortlaut bzw. Regelungslücke - kann durchaus als zweifelhaft angesehen werden. Er erscheint allerdings als pragmatisch und nachvollziehbar.

Fragwürdig erscheint demgegenüber die eigenständige Überprüfung der Einbeziehung, Wirksamkeit und der Höhe der vermeintlich nach den B/L Bedingungen und den Tarifen berechneten demurrage Kosten im Verhältnis zwischen beauftragtem Frachtführer (Befrachter) und Verfrachter.

Da auf diese unstreitig englisches Recht anzuwenden ist, hätte nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (vgl. BGH, Urteil vom 23. Juni 2003, Az. II ZR 305/01; Beschluss vom 21. Dezember 2011, Az. I ZR 144/09, sowie Urteil vom 14. Januar 2014, Az. II ZR 192/13) eine Bewertung erst nach Einholung eines Rechtsgutachtens erfolgen dürfen, da das Gericht dabei die konkrete Ausgestaltung des Rechts in der ausländischen Rechtspraxis, insbesondere auch unter Heranziehung der

ausländischen Rechtsprechung, zu berücksichtigen hat.

Im vorliegenden Fall wurde zudem sowohl eine Einbeziehung dieser, als auch ein Unterfallen der hier berechneten Kosten unter die von Klägerseite angeführten B/L-Klauseln, als auch deren Wirksamkeit selbst sowie die wirksame Einbeziehung der Reedereitarife beklagenseits bestritten.

Ferner wurde darauf hingewiesen, dass offenbar auch nach englischem Rechtsverständnis eine zeitliche Begrenzung der demurrage / detention Kosten in Betracht kommt und vorgenommen wird.

Diese Fragen hätten daher in einem Rechtsgutachten überprüft werden müssen.

Eine „Durchreichung“ setzt aber denklogisch zunächst die Gewissheit über das Bestehen einer solchen ausländischem Recht unterliegenden Forderung dem Grunde und der Höhe nach voraus.

Die Außerachtlassung dieser Vorprüfung stellt denn auch einen erheblichen Mangel dieser ansonsten erfreulich klar begründeten Entscheidung dar.

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

Schlagworte: §§ 481, 491, 492 HGB; Seefrachtvertrag, demurrage, detention, B/L-Bedingungen, zeitliche Begrenzung, Weisungsrecht

Zum Diebstahl auf Rastplätzen – Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden erfüllt?

Das Landgericht Bielefeld hatte sich in seiner Entscheidung in der Sache 10 O 10/17 mit der Frage zu befassen, ob ein Diebstahl aus einem LKW auf einem Rastplatz ein qualifiziertes Verschulden begründet.

Tatbestand:

Die Klägerin wird regelmäßig von ihrer Auftraggeberin mit der Durchführung von Transporten von Deutschland nach England per LKW beauftragt. Als Ladung befördert die Klägerin dabei regelmäßig Computerspiele auf DVD. Aufgrund der Vielzahl der Transporte mit gleichem Sendungsinhalt, ist der Inhalt der Sendungen als „DVD“ bereits auf den verwendeten Frachtbriefen vorgedruckt. Der Absender fügt dann jeweils lediglich die Anzahl der Paletten und das Sendungsgewicht nachträglich handschriftlich ein.

Im Jahr 2016 wurde die Klägerin wiederum mit der Durchführung eines Transportes beauftragt. Dabei umfasste der Inhalt dieses Transportes keine DVD, sondern sieben Paletten mit Schirmmützen. Dennoch verwendete die Absenderin einen der vorgedruckten Frachtbriefe, sodass der Inhalt der Sendung - entgegen des tatsächlichen Sendungsinhaltes - als DVD auf dem Frachtbrief bezeichnet war.

Die Klägerin führte den streitgegenständlichen Transport nicht selber durch, sondern beauftragte ihrerseits

wiederum die Beklagte mit der Durchführung. Auch in dem zwischen der Klägerin und der Beklagten verwendeten Transportauftrag war dabei der Sendungsinhalt als DVD angegeben. Im Rahmen des Transportauftrages wies die Klägerin die Beklagte nicht gesondert auf den besonderen Wert der Sendung und die damit einhergehende Diebstahlfahr hin. Auch erfolgte keine Anweisung, wonach lediglich besonders gesicherte Parkplätze anzufahren seien. Die Beklagte teilte der Klägerin mit, dass der Transport mit einem Planenaufleger erfolgen werde, wogegen die Klägerin keinen Widerspruch einlegte.

Die Beklagte übernahm die Sendung von der Absenderin und fuhr mit dem LKW nach England. Dort geriet ein Teil der Sendung in Verlust, sodass die Beklagte lediglich zwei der sieben Paletten bei der Empfängerin ablieferte.

Die Klägerin ist der Ansicht, der Beklagten sei ein qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR vorzuwerfen, sodass sie der Höhe nach unbegrenzt hafte. Aufgrund des Sendungsinhaltes habe die Beklagte dafür sorgen müssen, dass der LKW verschlossen werde. Tatsächlich sei die Beförderung in einem unverschlossenen LKW erfolgt. Angesichts der Art des Fahrzeuges sowie des Wertes der Ware, habe der Fahrer den LKW auf einem bewachten und beleuchteten Parkplatz abstellen müssen. Soweit die Beklagte behauptet, den LKW auf einem Rastplatz abgestellt zu haben, habe dieser den Anforderungen eines bewachten Parkplatzes nicht genügt. Aufgrund der fehlenden Umzäunung und der fehlenden Überwachungsanlage sei der Parkplatz ungeeignet gewesen.

Der Beklagten sei es auch möglich gewesen einen bewachten und den Anforderungen genügenden Parkplatz anzufahren, denn derartige Parkplätze würden sich in einer Vielzahl in unmittelbarer Umgebung des angefahrenen Parkplatzes befinden.

Zudem sein davon auszugehen, dass sich der Fahrer zum Tatzeitpunkt nicht im LKW befand. Denn den Diebstahl von ca. einer halben Tonne Ware hätte der Fahrer bemerken müssen, wenn er sich tatsächlich in seinem Fahrzeug aufgehalten habe.

Die Beklagte ist der Ansicht, eine Haftung scheide aus, da der Diebstahl der Sendung unvermeidbar gewesen sei. Der Fahrer des LKW sei gegen 19:15 Uhr auf einen Parkplatz an der Autobahn gefahren, um seiner Lenk- und Ruhepause nachzukommen. Auf diesem Parkplatz habe sich in Sichtweite eine beleuchtete Tankstelle befunden. Ferner sei der Parkplatz durch diverse andere LKW stark frequentiert gewesen. Der Fahrer habe sodann in seinem LKW geschlafen. Als der Fahrer gegen vier Uhr am nächsten Morgen seinen LKW verlassen habe, habe er bemerkt, dass der LKW geöffnet gewesen und die Ware von fünf Paletten entwendet worden sei.

Zumindest sei der Beklagten jedoch kein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen.

Entscheidungsgründe:

Das Gericht hat in seinem Urteil eine Haftung der Beklagten bejaht, ein qualifiziertes Verschulden jedoch verneint.

Nach der Zeugenvernehmung des Fahrers sei das Gericht zu der Überzeugung gekommen, dass sich der Diebstahl der Sendung während des Aufenthaltes auf dem Rastplatz in England ereignet habe und dieser Diebstahl nicht unvermeidbar gewesen sei.

Ein qualifiziertes Verschulden sei jedoch nicht gegeben. Ob dem Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden vorgeworfen werden könne, hänge von den Umständen des Einzelfalles ab. Dabei sei zu berücksichtigen, ob das Gut besonders diebstahlgefährdet sei und welche Möglichkeiten dem Frachtführer zur Einhaltung der Ruhepausen gegeben seien.

Im vorliegenden Fall handele es sich zwar um besonders diebstahlgefährdete Ware.

Allerdings könne der Beklagten keine Leichtfertigkeit vorgeworfen werden, da sie sich bei der Auswahl des Rastplatzes nicht in besonderer Art und Weise über die Interessen der Klägerin hinweggesetzt habe.

Zunächst sei zu berücksichtigen, dass die Klägerin der Beklagten keine besonderen Anweisungen zur Auswahl der Parkplätze erteilt habe. Auch habe die Klägerin die Beklagte nicht auf eine besondere Gefahrenlage hingewiesen. Damit sei das besondere Risiko eines Diebstahls der Beklagten nicht hinreichend erkennbar gewesen.

Der beklagten könne darüber hinaus auch keine fehlerhafte Auswahl des Parkplatzes vorgeworfen werden. Der Fahrer habe im Rahmen seiner Zeugenvernehmung glaubhaft dargelegt,

dass eine vorherige Planung der Rastplätze aufgrund der individuellen Verkehrssituation nicht möglich sei. Daher habe der Fahrer jeweils einen Parkplatz angefahren, um anhand der dort vorherrschenden Bedingungen zu entscheiden, ob der Rastplatz für eine Übernachtung geeignet sei. Für den vorliegenden Rastplatz habe der Fahrer glaubhaft geschildert, wie dieser beleuchtet gewesen sei und diverse andere LKW den Parkplatz frequentiert hätten. Auch habe er in Sichtweite der 24 Stunden beleuchteten Tankstelle gehalten, sodass der Fahrer davon habe ausgehen können, dass dies eine besondere Abschreckung darstelle. Daher habe der Fahrer nicht damit rechnen müssen, dass für diesen Parkplatz eine besonders hohe Diebstahlgefahr bestand.

Abschließend könne der Beklagten auch keine mangelhafte Sicherung des LKW vorgeworfen werden. Nach Auffassung des Gerichts sei der LKW verschlossen gewesen. Denn der Zeuge habe glaubhaft geschildert, wie er den LKW nach einer erfolgten Kontrolle in Calais mit einem Vorhängeschloss gesichert und dieses Schloss auch nicht wieder entfernt habe.

*mr. Hannes Gärtner LL.M.
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Diebstahl, Rastplatz, qualifiziertes Verschulden, Unvermeidbarkeit, Art. 29 CMR

**Aktuelle Entscheidung des
Hanseatischen Oberlandes-
gerichtes Hamburg vom
25.10.2018, Az. 6 U 243/16**

Das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg hat am 25.10.2018 zum Az. 6 U 243/16 ein Urteil verkündet, das erhebliche Auswirkungen auf Regresse der Assekuradeure oder der Führungsverversicherer haben wird.

**Zum Sachverhalt des Urteils des
Hanseatischen Oberlandesgerichtes
Hamburg vom 25.10.2018, Az. 6 U
243/16:**

Die Klägerin war Assekuradeurin der Gütertransportversicherer der B. GmbH, vormals B. GmbH & Co. KG. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin beauftragte die Beklagte zu 1), einen aus China kommenden, mit Handtaschen beladenen Container im Hamburger Hafen abzuholen und zur Versicherungsnehmerin in 30916 Isernhagen zu befördern. Die Beklagte zu 1) gab den Auftrag an die Beklagte zu 2) mit Schreiben vom 09.04.2013 weiter, wobei es darin heißt, die Beklagte zu 2) solle den Container am 10.04.2013 am Terminal abholen und am 11.04.2013 um 07:00 Uhr bei der Versicherungsnehmerin der Klägerin abliefern. Der Fahrer der Beklagten zu 2) fuhr nach der Übernahme des Containers am 10.04.2013 gegen 19:55 Uhr den Autobahnrastplatz auf der A7 in Höhe Bad Fallingbommel an und übernachtete dort in der Fahrerkabine. Am Morgen des 11.04.2013 stellte er fest, dass der Container aufgebrochen war. Es fehlten unstreitig mindestens 352 Handtaschen.

Die Klägerin hatte ihre Aktivlegitimation hinsichtlich der Schadenersatzansprüche in erster Instanz zuletzt primär darauf gestützt, dass sie als Assekuradeurin die Rechte der Versicherer im Wege gewillkürter Prozeßstandschaft geltend mache. Im Übrigen seien die Rechte der Versicherungsnehmerin der Klägerin durch Abtretung auf sie übergegangen. Sie führte aus, die Fehlmenge betrage insgesamt 364 Handtaschen, der Gesamtschaden belaufe sich damit auf 10.787,77 EUR. Sie hat weiter vorgebracht, die Beklagten träfe ein qualifiziertes Verschulden, weil der Transport vom Hafen Hamburg zur Versicherungsnehmerin in Isernhagen entgegen der Vereinbarung nicht in „einem Rutsch“ durchgeführt worden sei.

Die Klägerin beantragte, die Beklagten als Gesamtschuldner zu verurteilen, an die Klägerin 10.787,77 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 08.03.2014 sowie Nebenforderungen in Höhe von 958,19 EUR nebst Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 01.04.2014 zu zahlen.

Die Beklagten zu 1) und 2) hatten beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagten haben in erster Instanz die Aktivlegitimation der Klägerin und den geltend gemachten Schaden bestritten. Sie haben ferner die Einrede der Verjährung erhoben. Die Versicherungsnehmerin habe die Beklagte zu 1) nicht beauftragt, den Transport ohne Unterbrechung durchzuführen.

Das Landgericht hat die Klage mit Urteil vom 17.11.2016 abgewiesen und ausgeführt, die Klage sei zwar zulässig,

insbesondere sei die Klägerin prozessführungsbefugt, weil sie als Assekuradeurin die Rechte der Versicherer im Wege gewillkürter Prozeßstandschaft geltend machen könne. Die Klage sei aber unbegründet, weil die Schadensersatzansprüche gemäß § 439 Absatz 1 Satz 1 HGB verjährt seien. Ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten im Sinne des § 435 HGB, das zu einer dreijährigen Verjährungsfrist führe, habe die Klägerin nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht nachgewiesen.

Die gegen das klagabweisende Urteil gerichtete Berufung der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Begründung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes:

Zwar dürfe jemand im Wege der gewillkürten Prozeßstandschaft ein fremdes Recht aufgrund einer ihm von dem Berechtigten erteilten Ermächtigung im eigenen Namen verfolgen, sofern er hieran ein eigenes schutzwürdiges Interesse habe, was bei einem Assekuradeur der Fall sei.

Allerdings müsse die Prozessführungsermächtigung in den Tatsacheninstanzen offengelegt werden, wenn nicht für alle Beteiligten außer Zweifel stünde, dass der Rechtsstreit im Wege gewillkürter Prozeßstandschaft geführt werde.

Der Vortrag der Klägerin in der Klagebegründung genüge zur vollständigen Offenlegung der gewillkürten Prozeßstandschaft aber nicht, weil die Klägerin in ihrer Klagebegründung die an der Police beteiligten Versicherer, die ihr eine entsprechende Ermächtigung ein-

geräumt haben sollen, nicht benannt habe.

Die in erster Instanz noch vor Schluß der mündlichen Verhandlung erfolgte spätere Offenlegung der Namen der beteiligten Versicherer, deren Rechte die Klägerin im Rahmen gewillkürter Prozeßstandschaft geltend mache, habe nicht rückwirkend auf den Zeitpunkt der Klageeinreichung zur Verjährungshemmung geführt.

Die verjährungshemmende Wirkung der Klageerhebung trete nämlich erst in dem Augenblick ein, in dem diese prozessual vollständig offengelegt werde oder offensichtlich sei.

Diese Prozeßstandschaft müsse also vollständig vor Ablauf der Verjährungsfrist offengelegt werden, wozu die Nennung der Namen der beteiligten Versicherer, deren Rechte die Klägerin im Rahmen gewillkürter Prozeßstandschaft geltend mache, gehöre.

Soweit das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg in einem früheren Urteil vom 04.02.1982, Az. 6 U 188/80, (VersR 1982, 872) in einem obiter dictum ausgeführt habe, es sei nicht unerlässlich, den Transportversicherer namhaft zu machen, um ein wirksames Handeln als Prozessstandschafter/Assekuradeur anzuerkennen, vielmehr könne dem Gegner zugemutet werden, sich nach der Person des hinter dem Assekuradeur stehenden Versicherers selbst zu erkundigen, werde diese Auffassung vom Hanseatischen Oberlandesgericht Hamburg nunmehr aufgegeben.

Nach Ansicht des Senates gehöre nunmehr vielmehr die Namhaftmachung aller Versicherer, die Inhaber der geltend gemachten Rechte sind, zur Voraussetzung einer Verjährungshemmung durch Klage. Die Namhaftmachung erst nach einem Bestreiten der Beklagten reiche hierfür nicht aus.

Auch für eine Verjährungshemmung nach § 439 Absatz 3 Satz 1 HGB durch eine schriftliche Haftbarhaltung sei es erforderlich, die Namen der Rechtsinhaber mitzuteilen, aus deren Rechte der Anspruchsteller vorgehe.

Die dreijährige Verjährungsfrist des § 439 HGB fände keine Anwendung, da die Klägerin den Beklagten kein qualifiziertes Verschulden nachgewiesen hätte.

Anmerkung zu diesem Urteil:

Dieses Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg widerspricht, wie das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg selbst ausgeführt hat, seiner vorherigen Rechtsprechung, die es nunmehr ausdrücklich aufgegeben hat.

Auch widerspricht dieses Urteil meines Erachtens dem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 30.09.2004, Az. VII ZR 92/03, veröffentlicht in der Zeitschrift NJW-RR 2005, Seite 504 ff.

Der BGH hatte nämlich in seinem Urteil vom 30.09.2014, Az. VII ZR 92/03, zur Verjährungshemmung (seinerzeit noch Verjährungsunterbrechung) durch einen Mahnbescheid ausgeführt, dass es lediglich darauf ankäme, dass die Prozeßstandschaft überhaupt offengelegt

werde, nicht jedoch auf den Namen derjenigen Person, von der der Antragsteller zum Zeitpunkt der Beantragung des Mahnbescheides seine Klagebefugnis ableite.

In dem Fall, den der BGH zu entscheiden hatte, hatte der Kläger einen Mahnbescheid beantragt. In diesem Antrag auf Erlass des Mahnbescheides hieß es:

„Die Forderung ist seit dem 15.06.1996 an den Ast. abgetreten bzw. auf ihn übergegangen. Früherer Gläubiger: Firma D-GmbH in ... M...“

Hierzu hatte der BGH in dem zitierten Urteil folgendes ausgeführt:

„Ein solcher Hinweis ist auch dann für die Verjährungsunterbrechung ausreichend, wenn die Berechtigung des Ast. bei rechtlich zutreffender Betrachtung nicht auf einer Abtretung, sondern auf einer Ermächtigung des Gläubigers beruht, die mit der Einräumung einer Prozeßstandschaft verbunden ist, aufgrund deren der Ast. Zahlung an sich selbst verlangen kann. Der Hinweis unterrichtet den Schuldner darüber, dass der Ast. eine Forderung geltend machen will, die zunächst für den genannten Gläubiger entstanden war, hinsichtlich deren sich der Ast. also auf eine abgeleitete Berechtigung stützt. Damit enthält der Hinweis die für eine Rechtsverteidigung des Schuldners erheblichen Angaben, die ihm durch das Erfordernis der Offenlegung gewährleistet werden sollen.“

Dass vorliegend die Einziehungsermächtigung (mit Prozeßstandschaft) des Kl. nicht durch den genannten ur-

sprünglichen Forderungsinhaber, sondern durch die Volksbank, die Sicherungszessionarin der Werklohnforderung eingeräumt worden ist, steht dem nicht entgegen. Denn auch dieser Umstand ist nicht geeignet, in relevanter Weise den Bekl. in seiner Rechtsverteidigung zu beeinträchtigen.“

Ob der BGH an dieser Auffassung festhalten wird oder diese Auffassung auch auf Assekuradeure oder den führenden Versicherer anwenden wird, die aus gewillkürter Prozeßstandschaft der Versicherer bzw. mitbeteiligten Versicherer vorgehen, ist ungewiß.

Für die Praxis stellt sich mit dem aktuellen Urteil des Hanseatischen Oberlandesgericht vom 25.10.2018 auf jeden Fall das dringende Erfordernis, die tatsächlichen Rechtsinhaber, die zum Zeitpunkt des Anspruchsschreibens oder der Klage Inhaber der Forderung sind, hierin namentlich zu benennen, um die Verjährung zu hemmen, andernfalls damit gerechnet werden muss, dass weder das Anspruchsschreiben noch die entsprechende Klage oder der entsprechende Mahnbescheid eine verjährungshemmende Wirkung erzielt.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Prozessführungsbefugnis des Assekuradeurs, Erfordernis der Offenlegung der Namen der Rechtsinhaber als Voraussetzung gewillkürter Prozeßstandschaft, keine Rückwirkung der späteren Offenlegung der Namen der Rechtsinhaber im laufenden Rechtsstreit auf den Zeitpunkt der Klage, die zur Verjährungshemmung eingereicht wurde; Aufgabe der bisherigen Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg

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

***Wir wünschen Ihnen frohe & gesegnete Weihnachten und -
schon jetzt - ein gesundes, glückliches und erfolgreiches
neues Jahr!***