

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #2/2019



“ Ich habe wegen wichtiger Dinge, über die ich mich unverzüglich unterrichten muss, ein dringendes, überaus bedeutsames Rendezvous mit mir selbst.“

(Marcel Proust)

Aus dem Inhalt:

Schon wieder, zur (Nicht-) Haftung der Deutschen Post AG bei der Beförderung von Sendungen im internationalen Verkehr(?):

von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagwörter: WPV / PPÜ 1999 / 2002 (Peking); WPV / PPÜ 2004 (Bukarest), Pakete, Deutsche Post AG, multimodale Beförderung, qualifiziertes Verschulden, unbegrenzte Haftung, internationaler Verkehr, Verlust, Beschädigung, Postpaket

Gleitender Neuwert bei einem Wohngebäudeversicherungsvertrag

von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagwörter: Gebäudeversicherung, gleitender Neuwert, Zeitwert, gemeiner Wert

Grobe Fahrlässigkeit bei Verwendung technisch unzureichender Ladebordwand

von Frank Geissler **Seite 7**

Schlagwörter: Art 3, 12, 17, 29 CMR, Frachtvertrag, ungeeignetes Fahrzeug, Fahrzeugeinrichtungen, Ladebordwand, Be- und Entladen, Oberaufsicht Absender, Mitverschulden

Erneut: Betriebsbezogenheit des Entladevorgangs durch einen auf dem Lkw

montierten hydraulischen Kran in der Kfz-Haftpflichtversicherung

von Frank Geissler **Seite 8**

Schlagwörter: Kfz-Haftpflicht, Betriebsgefahr, Beladen und Entladen, Hilfsmittel, Ladekran, eigenständige Einrichtung §§ 7, 8, 18 StVG, §§ 249ff BGB

Multimodal-Vertrag

Verhältnis der Mindestverjährung des § 452 b Absatz 2 Satz 2 HGB zu der zweijährigen Ausschlussfrist des Artikel 35 Montrealer Übereinkommens

von Folkert Baars **Seite 8**

Schlagwörter: Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei Schadeneintritt auf dem internationalen Lufttransport; Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei Schadeneintritt auf dem Landtransport; Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei unbekanntem Schadenort

Zwischenurteil zur Prozesskostensicherheit

von Martina Korch **Seite 10**

Schlagwörter: Prozesskostensicherheit, Sicherheitsleistung, Bürgschaft.

Ihre Ansprechpartner **Seite 13**

Schon wieder, zur (Nicht-) Haftung der Deutschen Post AG bei der Beförderung von Sendungen im internationalen Verkehr(?):

(Bereits) in unserem letzten Newsletter II / 2019 habe ich, unter Verweis auf die Kommentierung von Czerwenka, ausgeführt, dass die Bundesrepublik Deutschland zuletzt die Fassung des WPV / PPÜ 1999 / 2002 (Peking) ratifiziert hat, nicht aber die nachfolgenden Fassungen (ab 2004 / Bukarest).

Und in Art. 65 WPV / PPÜ 1999 / 2002 bestimmt gewesen ist, dass mit Verabschiedung des nachfolgenden Vertrages (also dem aus 2004 / Bukarest) der / das WPV / PPÜ 1999/2002 (Peking) „automatisch“ außer Kraft getreten ist.

Mit der Folge, dass sich die Deutsche Post AG bei dem Verlust / der Beschädigung von Sendungen im int. Verkehr nicht mehr auf die - auch bei einem qualifizierten Verschulden nicht zu durchbrechenden - marginalen Haftungsbeschränkungen des WPV / PPÜ 1999 / 2002 (Peking) und / oder der nachfolgenden Abkommen berufen kann, da von der Bundesrepublik Deutschland (bisher) nicht mehr ratifiziert.

Mit der Folge, dass die Deutsche Post AG bei dem Verlust / der Beschädigung von Sendung im int. Verkehr gem. der Vorschriften über die multimodale Beförderung (§§ 452 ff HGB) haftet; bei einem qualifizierten Verschulden - so nicht der Schaden während einer Luftbeförderung eingetreten ist und die Bestimmungen des MÜ Anwendung finden - der Höhe nach unbegrenzt.

Wir haben daraufhin für unsere Mandatschaft Klagen wegen des Verlustes von Sendungen im int. Verkehr erhoben.

Zwischenzeitlich liegt eine erste Entscheidung des Landgerichts Bonn (Urteil vom 03.05.2019, Az. 31 O 4/19) vor.

Das Landgericht Bonn hat unsere Klage abgewiesen.

Mit der Begründung, dass (sic.) *nicht davon ausgegangen werden könne, dass der deutsche Gesetzgeber mit der Ratifizierung des Weltpostvertrages vom 15.06.1999 im Jahre 2002 auch schon das Außerkrafttreten dieses für den internationalen Postverkehr bedeutenden Regelungswerkes beschließen wollte.*

Die Auffassung des Landgerichts Bonn, nach welcher sich die Haftung der Deutschen Post AG gleichwohl auch weiterhin – der Höhe nach begrenzt und auch bei einem qualifizierten Verschulden nicht zu durchbrechen – den Bestimmungen des WPV/PPÜ 1999/2002 bestimmen würde, überzeugt nicht.

Das Landgericht Bonn begründet seine Auffassung damit, *dass nicht davon ausgegangen werden könne, dass der deutsche Gesetzgeber mit Ratifizierung des Weltpostvertrages vom 15.06.1999 im Jahre 2002 auch schon das absehbare Außerkrafttreten dieses für den internationalen Postverkehr bedeutenden Regelungswerkes beschließen wollte.*

Der Wortlaut des Art. 65 WPV 1999/2002 ist eindeutig und unmissverständlich.

Warum gleichwohl das Landgericht Bonn vermeint, auf einen (vermeintlich) entgegenstehenden Willen des Gesetzgebers abstellen zu können, ist nicht eingängig.

Als der Gesetzgeber nicht nur die übrigen Bestimmungen des WPV/PPÜ 1999/2002 beschlossen und ratifiziert hat, sondern eben auch Art. 65 WPV/PPÜ 1999/2002.

Das Landgericht Bonn hat in diesem Zusammenhang auch unberücksichtigt gelassen/übergangen, dass es in der Bundesrats-Drucksache 105/19 vom 01.03.2019, betreffend die Ratifizierung des WPV/PPÜ 2016 (Istanbul), heißt:

Die Weltpostverträge 1999, 2004 und 2012 sowie die Postzahlungsdienst-Übereinkommen – nur bis einschließlich 2008 von Deutschland unterzeichnet – sind jeweils mit in Kraft treten der Verträge des folgenden Kongresses außer Kraft getreten. Die Allgemeine Verfahrensordnung des Weltpostvereins wurde 2012 komplett neu verabschiedet.

Umgesetzt werden mit diesem Ratifizierungsverfahren nur diejenigen Akten des Weltpostvereins, die noch in Kraft sind.

D.h., tatsächlich der Gesetzgeber selbst davon ausgeht, dass das WPV/PPÜ 1999/2002 jeweils mit in Kraft treten der Verträge des folgenden Kongresses außer Kraft getreten sind.

Gegen die Entscheidung des Landgerichts Bonn ist bei dem OLG Köln Berufung eingelegt; Az. 3 U 79/19.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagwörter: WPV / PPÜ 1999 / 2002 (Peking); WPV / PPÜ 2004 (Bukarest), Pakete, Deutsche Post AG, multimodale Beförderung, qualifiziertes Verschulden, unbegrenzte Haftung, internationaler Verkehr, Verlust, Beschädigung, Postpaket

Gleitender Neuwert bei einem Wohngebäudeversicherungs- vertrag

Das Landgericht Stendal, Az. 23 O 245/16, hatte in seinem Urteil vom 27.02.2019 über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Der von hier aus vertretende Versicherer war seitens seines Versicherungsnehmers vor dem Landgericht Stendal im Wege der Leistungsklage in Anspruch genommen worden. Der Kläger beehrte weitere Zahlung wegen eines Sturmschadens am Dach seiner Scheune.

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger ist Eigentümer einer ehemaligen landwirtschaftlichen Hofstelle und es besteht für die Gebäude auf dem Grundstück bei der Beklagten eine Wohngebäudeversicherung.

Unstreitig kam es am 11.01.2015 auf dem Anwesen zu einem Sturmschaden.

Das Dach der Scheune wurde beschädigt.

Der Regulierungsbeauftragte der Beklagten nahm eine Besichtigung am 26.01.2015 der Schäden vor.

Der Kläger holte hinsichtlich der Reparaturkosten einen Kostenvoranschlag ein. Der Kostenvoranschlag vom 14.01.2015 wies Reparaturkosten in Höhe von EUR 23.494,18 brutto aus.

Auf Basis des eingeholten Kostenvoranschlages prüfte die Beklagte den geltend gemachten Leistungsanspruch und zahlte EUR 3.364,90 an den Kläger.

Der Kläger gab sich mit dieser Zahlung nicht zufrieden und ließ ein weiteres Kostenangebot einholen. Dieses Kostenangebot vom 27.10.2015 endete mit einem Gesamtbruttobetrag von EUR 27.030,28.

Auf Basis des zweiten Kostenangebotes erhebt der Kläger – unter Berücksichtigung der bereits geleisteten Zahlung der Beklagten – Zahlungsklage.

Der Kläger behauptet, der Sturm habe das gesamte Dach beschädigt und die ausweislich des zweiten Reparaturangebotes aufgeführten Arbeiten seien notwendig, um eine ordnungsgemäße Reparatur durchzuführen.

Die Beklagte hingegen ist der Auffassung, dass das Dach durch den Sturm nicht vollständig beschädigt worden sei, sondern letztlich nur eine Fläche von 84 qm. Die Scheune habe starke Knickschäden und der Einsturz der Scheune werde nur durch nachträglich ange-

brachte Metallwandverstärkungen gehindert.

Die eingereichten Reparaturangebote beinhalten Leistungen, die nicht vom Versicherungsschutz umfasst seien, so dass nur ein Teil der geltend gemachten Positionen anzuerkennen und auszugleichen war. Im Übrigen sei das Dach der Scheune bis heute nicht repariert und auch kein entsprechender Reparaturauftrag erteilt. Es wird bestritten, dass überhaupt beabsichtigt ist, das Scheunendach reparieren zu lassen.

Woraus sich die behauptete Preissteigerung zwischen den beiden eingereichten Reparaturangeboten ergeben soll, sei nicht ersichtlich.

Im Übrigen ist die Beklagte der Ansicht, sie habe gemäß § 13 VGB 7 ihrer Versicherungsbedingungen die zu leistende Entschädigung korrekt berechnet.

Die Versicherungsbedingungen des § 13 VGB 7 sehen folgendes vor:

„§ 13 Entschädigungsberechnung

Ziffer 1 In der Gleitenden Neuwert- und Neuwertversicherung

a) bb): Der Versicherer ersetzt bei beschädigten Gebäuden oder sonstigen beschädigten Sachen die notwendigen Reparaturkosten unmittelbar vor Eintritt des Versicherungsfalles zuzüglich einer durch die Reparatur nicht ausgeglichenen Wertminderung, höchstens jedoch den Versicherungswert unmittelbar vor Eintritt des Versicherungsfalles.

Ziffer 2 b) Zeitwert

Der Versicherer ersetzt bei beschädigten Gebäuden oder sonstigen beschädigten Sachen die notwendigen Reparaturkosten unmittelbar vor Eintritt des Versicherungsfalles zuzüglich einer durch die Reparatur nicht ausgeglichenen Wertminderung, höchstens jedoch den Zeitwert unmittelbar vor Eintritt des Versicherungsfalles.

Ziffer 3 Gemeiner Wert

Soweit ein Gebäude zum Abbruch bestimmt oder sonst dauerhaft entwertet ist, werden versicherte Sachen nur unter Zugrundelegung des erzielbaren Verkaufspreises ohne Grundstücksanteile (gemeiner Wert) entschädigt.“

Die Beklagte ist der Ansicht, die Scheune sei abrisssreif und daher dauerhaft entwertet. Es sei daher keinesfalls mehr als der gemeine Wert zu erstatten. Sollte man jedoch zu dem Ergebnis kommen, es läge kein abbruchreifes Gebäude vor, so könne der Kläger den Zeitwert nicht ersetzt verlangen, denn das Gebäude sei unstreitig nicht repariert. Der Kläger könne daher allenfalls Entschädigung nach dem sogenannten gleitenden Neuwert verlangen.

Das Gericht hat sowohl Beweis durch Zeugenbefragungen als auch durch Einholung eines Sachverständigengutachtens erhoben.

Mit Urteil vom 27.02.2019 wurde die Beklagte verurteilt, an den Kläger EUR 6.070,87 nebst Zinsen zu zahlen. Im Übrigen wurde die Klage abgewiesen.

Das Landgericht begründete seine Entscheidung wie folgt:

Dem Kläger steht gegen die Beklagte aus dem bestehenden Versicherungsvertrag unter Berücksichtigung der zugrunde liegenden Vertragsbedingungen ein Zahlungsanspruch zu.

Die streitgegenständliche Scheune unterlag dem Versicherungsschutz und war durch das versicherte Ereignis „Sturm“ beschädigt worden.

Die Entschädigungsberechnung hatte nach dem gleitenden Neuwert des § 13 Ziffer 1 a) bb) der Versicherungsbedingungen zu erfolgen. Entgegen der Annahme der Beklagten war hier nicht der gemeine Wert zu erstatten. Eine dauernde Entwertung des Gebäudes lag nicht vor, denn das Gebäude war für die Verwendung als Scheune, zum Unterstellen und Lagern von Gegenständen, jedenfalls geeignet.

Folglich war der gleitende Neuwert der Berechnung der Leistung zugrunde zu legen. Bedingungsgemäß ersetzt der Versicherer in der gleitenden Neuwertversicherung bei beschädigten Gebäuden die notwendigen Reparaturkosten.

Nach der durchgeführten Beweisaufnahme und insbesondere der Aussage des Sachverständigen war das gesamte Dach von der Reparaturnotwendigkeit betroffen, auch wenn sich aus der Zeugenvernehmung der übrigen Zeugen ergeben hatte, dass nur eine partielle Schädigung des Daches vorgelegen hat.

Der Sachverständige war zu dem Ergebnis gekommen, dass die Unterlattungen des Daches betroffen waren, so dass auch nicht beschädigte Platten jedenfalls abgenommen werden mussten, um die Unterlattungen zu ersetzen. Es war zu berücksichtigen, dass es sich bei den Dachplatten zudem um Asbestplatten handelte, die nicht wieder verwandt hätten werden dürfen, so dass das Landgericht zu dem Ergebnis gekommen ist, dass das gesamte Dach als beschädigt anzusehen war.

Der Sachverständige hatte seiner Berechnung der notwendigen Reparaturkosten das erste Angebot zugrunde gelegt. Der Sachverständige hatte die Preissteigerung zu dem zweiten Angebot als nicht nachvollziehbar angesehen.

Es lag mithin keine Voraussetzung für eine bedingungsgemäße Mehrkostenerstattung vor.

Das Gericht kam sodann zu dem Ergebnis, dass ein Betrag in Höhe von EUR 15.726,24 netto anzusetzen ist. Da eine Zahlung seitens des Klägers nicht erfolgt war, konnte dieser keine Umsatzsteuer von der Beklagten ersetzt verlangen.

Der seitens des Gerichtes errechnete Betrag konnte jedoch nicht vollständig dem Schadensausgleich zugrunde gelegt werden. Der Kläger erwirbt nach der gleitenden Neuwertversicherung den Anspruch auf Zahlung des Teils der Entschädigung, der den Zeitwertschaden übersteigt (Neuwertanteil) nur, soweit und sobald er innerhalb von drei Jahren nach Eintritt des Versicherungsfalles sicherstellt, dass er die Entschä-

digung verwenden wird, um versicherte Sachen in gleicher Art und Zweckbeschaffung an der bisherigen Stelle wieder herzustellen oder wieder zu beschaffen.

Nach eigenem Vortrag des Klägers lagen diese Voraussetzungen jedoch nicht vor.

Mithin war der Zeitwert zu erstatten. Der Sachverständige war insoweit in seinem Gutachten zu dem Ergebnis gekommen, dass ein 40-prozentiger Abzug vorzunehmen sei. Es verblieb daher abzüglich der bereits geleisteten Zahlung noch ein auszurteilender Betrag in Höhe von EUR 6.070,87.

Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig. Der Kläger hat vor dem zuständigen OLG Naumburg Berufung eingelegt.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Gebäudeversicherung, gleitender Neuwert, Zeitwert, gemeiner Wert

Grobe Fahrlässigkeit bei Verwendung technisch unzureichender Ladebordwand

Der Einsatz eines Lkws mit einer für das Gewicht des auf bzw. von dem Lkw beförderten Packstücks ungeeigneten Ladebordwand begründet – unabhängig von sonstigen Fehlern bei der Be- und Entladung – den Vorwurf qualifizierten Verschuldens im Sinne des Art. 29 CMR.

Dies hat das Landgericht (LG) Göttingen jüngst in einem von uns auf Klägerseite geführten Prozess mit Urteil vom 27. März 2019 festgestellt (Az. 3 O 31/16).

Im zugrunde liegenden Fall hatte der Verkäufer den Frachtführer mit dem Transport einer aus 6 Kolli bestehenden Gesamtsendung betreffend ein Röntgengerät von diesem an die Universitätsklinik Göttingen beauftragt.

Die vom Unterfrachtführer eingesetzte Hebebühne (Ladebordwand) verfügte über eine Tragfähigkeit von 1.000 Kg, wobei diese am Ende lediglich eine Maximallast von 660 Kg aufwies. Das schwerste Packstück der Gesamtsendung wog 1.044 Kg.

Bei der Entladung des Gutes beim Empfänger, bei welchen Mitarbeiter des Verkäufers assistierten, zog der Fahrer das streitgegenständliche Kollo mittels des bordeigenen Hubwagens auf die Hebebühne. Dabei knickte diese ab, das Kollo rutschte herunter, kippte und fiel auf den Boden, wobei die Transportkiste aufsprang. Hierin befanden

sich verschiedene einzelverpackte Teile des Röntgengeräts.

Das Gewicht des Hubwagens inklusive Gewicht des Fahrers betrug ca. 250 Kg.

Das Landgericht stellte vorliegend fest, dass die Beklagte bzw. deren Subunternehmer ein für den vereinbarten Transport ungeeigneten Lkw eingesetzt hätte. Ein Frachtführer, welcher getroffene Vereinbarungen missachte, haftet unbegrenzt für den hieraus entstehenden Schaden. Die Ladebordwand sei vorliegend nicht hinreichend geeignet gewesen, da deren maximale Last vorliegend um rund 30 % überschritten worden sei.

Der Frachtführer habe auch diese Ungeeignetheit erkennen können und müssen. Dabei sei auch ein Versagen der Hebebühne mit der Folge der Beschädigung des darauf befindlichen Packstücks wahrscheinlich gewesen.

Wer elementare Sorgfaltsanforderungen außeracht lasse, handele in dem Bewusstsein, dass es wegen des Fehlens solcher Vorkehrungen zu einem Schadensereignis kommen könne.

In dem der Beklagten vorliegenden Speditionsauftrag war auch das Gewicht der einzelnen Kolli angegeben, sodass der Frachtführer eine Überladung ohne weiteres hätte erkennen können.

Ferner sei auch ein Mitverschulden des Absenders vorliegend nicht gegeben. Dieses lege zunächst nicht in einer nicht ausreichenden Kennzeichnung der einzelnen Packstücke. Vielmehr sei eine solche Kennzeichnungspflicht auf der

Basis der CMR nicht zwingend vorgegeben. Eine Angabe auf dem Frachtbrief reiche aus.

Zwar sei durch das Abladen beim Empfänger unter Oberaufsicht von Mitarbeiterin des Absenders der Fahrer grundsätzlich in Verantwortung des Absenders tätig geworden, allerdings sei die Ungeeignetheit der Ladebordwand zum Abladen für diese jedoch nicht erkennbar gewesen.

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

Schlagworte: Art 3, 12, 17, 29 CMR, Frachtvertrag, ungeeignetes Fahrzeug, Fahrzeugeinrichtungen, Ladebordwand, Be- und Entladen, Oberaufsicht Absender, Mitverschulden

Erneut: Betriebsbezogenheit des Entladevorgangs durch einen auf dem Lkw montierten hydraulischen Kran in der Kfz-Haftpflichtversicherung

In einer aktuellen Entscheidung (Beschluss vom 21. Februar 2019, Az. 14 U 26/18) hat das Oberlandesgericht (OLG) Köln seine Rechtsprechung zur Frage der *Betriebsbezogenheit* des Lade- bzw. Entladevorgangs bei einem LKW fortgeführt. Im Gegensatz zu dem in unserem **Newsletter #1/2019** vom Autor kommentierten Fall wurde hier bei *Entladung* von Baumaterial durch einen im öffentlichen Verkehrsraum abgestellten Lkw mittels eines hierauf montierten hydraulischen Krans wegen einer abge-

rissenen Leitung die Umgebung mit Öl verunreinigt.

Das OLG ging aufgrund des inneren Zusammenhangs des Entladevorgangs mit der Transportfunktion des Fahrzeugs vor einer Betriebsbezogenheit der Entladung aus und sah den Kran auch nicht – entgegen dem Beklagtenvortrag - als eigenständige Einrichtung des Fahrzeugs an.

Diese Einschätzung liegt auf der Linie des BGH und der bisherigen Rechtsprechung des OLG. Im Gegensatz zu der kritisierten Entscheidung vom 06. Dezember 2018 (Az. 3 U 49/18) bestand hier auch technisch eine unmittelbare Verbindung zum versicherten Fahrzeug an sich.

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

Schlagworte: Kfz-Haftpflicht, Betriebsgefahr, Beladen und Entladen, Hilfsmittel, Ladekran, eigenständige Einrichtung §§ 7, 8, 18 StVG, §§ 249ff BGB

Multimodal-Vertrag Verhältnis der Mindestverjäh- rung des § 452 b Absatz 2 Satz 2 HGB zu der zweijährigen Aus- schlussfrist des Artikel 35 Mont- realer Übereinkommens

Ist der Verlust, die Beschädigung oder das Ereignis, das zu einer Überschreitung der Lieferfrist geführt hat, auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten (=

bekannter Schadenort), bestimmt sich bei Multimodaltransporten die Haftung des Frachtführers nach § 452 a HGB abweichend von den Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB nach denjenigen Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag anzuwenden sind, der über diese Teilstrecke geschlossen worden wäre.

Ist der Schaden hiernach auf der Teilstrecke des internationalen Lufttransportes eingetreten, der den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens unterfällt, so haftet der Multimodalfrachtführer für den Schaden nach § 452 a HGB in Verbindung mit Artikel 18 Montrealer Übereinkommen. Ist der Schaden auf der Teilstrecke des nationalen Landtransportes eingetreten, ergibt sich die Haftung des Multimodalfrachtführers aus § 452 a HGB in Verbindung mit § 425 HGB. Ist der Schadensort unbekannt, richtet sich die Haftung des Multimodalfrachtführers nach § 452 HGB in Verbindung mit § 425 HGB.

Es stellt sich in allen diesen Fällen des Multimodaltransportes die Frage, welche Ausschlussfristen / Verjährungsfristen hierfür jeweils gelten, und wann die jeweilige Frist beginnt und ob diese jeweiligen Fristen durch eine Haftbarhaltung gehemmt werden können.

Bei reinen internationalen Lufttransporten, die den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens unterfallen, muss die Klage auf Schadensersatz nach Artikel 35 Montrealer Übereinkommen binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden, wobei die Frist mit dem Tage beginnt, an dem das Luftfahrzeug am Bestimmungsort angekommen ist oder an dem es hätte angekommen sollen oder an dem die Beför-

derung abgebrochen worden ist. Für den Beginn dieser zweijährigen Ausschlussfrist kommt es nicht auf die Ablieferung beim Empfänger an, sondern auf die „tatsächliche“ Ankunft des Gutes am „Bestimmungsflughafen“ (Koller, Transportrecht, 9. Auflage, Artikel 35 MÜ Rdnr.4). Diese Frist kann durch eine Haftbarhaltung nicht gehemmt werden.

Bei reinen nationalen Landtransporten verjährt der Anspruch auf Schadenersatz in einem Jahr, bei einem qualifizierten Verschulden im Sinne des § 435 HGB in 3 Jahren, beginnend mit der Ablieferung beim Empfänger oder dem Tag, an dem das Gut hätte beim Empfänger abgeliefert werden müssen. Nach § 439 Absatz 3 HGB wird die Verjährung eines Anspruches gegen den Frachtführer auch durch eine Erklärung des Absenders oder Empfängers gehemmt, mit der dieser Ersatzansprüche erhebt, und zwar bis zu dem Zeitpunkt, in dem der Frachtführer die Erfüllung des Anspruches ablehnt.

In vielen Fällen des Multimodaltransportes wird der Schaden erst bei Ablieferung beim Empfänger festgestellt und es stellt sich erst dann nachträglich heraus, wo der Schaden eingetreten ist.

Bei unbekanntem Schadenort verbleibt es nach § 452 HGB bei der Verjährungsfrist des § 439 HGB. Ist der Schaden auf der Teilstrecke des Landtransportes eingetreten, verbleibt es bei der Verjährungsfrist des § 439 HGB.

Wie stellt sich aber die Rechtslage dar, wenn sich nachträglich herausstellt, dass der Schaden auf der Teilstrecke des Internationalen Lufttransportes ein-

getreten ist und der Multimodalfrachtführer für den eingetretenen Schaden haftbar gehalten wurde?

Hierfür ist die Bestimmung des § 452 b Absatz 2 Satz 2 HGB maßgeblich, die besagt, dass die „Mindestverjährungsfrist“ die Frist des § 439 HGB ist.

Diese Frist ist bei Multimodalverträgen als „Mindestfrist“ auch für Ansprüche aus Artikel 18 Montrealer Übereinkommen selbst dann maßgeblich, wenn die zweijährige Ausschlussfrist des Artikel 35 Montrealer Übereinkommen bereits verstrichen ist (siehe zum gleichgelagerten Fall im Warschauer Abkommen BGH, Urteil vom 02.04.2009, Az. I ZR 60/06, veröffentlicht in der Zeitschrift Transportrecht 2009, Seite 262 ff).

Da nach § 439 Absatz 3 HGB die Verjährung des Anspruches gegen den Frachtführer durch eine Haftbarhaltung gehemmt wird, ist die zweijährige Ausschlussfrist selbst nach Ablauf von 2 Jahren nicht verstrichen, wenn die Haftbarhaltung nicht sofort zurückgewiesen wurde. Vielmehr ist diese Frist für die Dauer der Haftbarhaltung bis zur Zurückweisung der Haftbarhaltung durch den Multimodalfrachtführer gehemmt (Koller, Transportrecht, 9. Auflage, § 452 b HGB Rdnr. 3).

Haftbarhaltungen und ihre Zurückweisungen spielen daher bei Multimodalverträgen, in denen das Recht der Teilstrecke einer Ausschlussfrist unterliegt, eine wichtige Rolle.

Durch solche Haftbarhaltungen können sich Ausschlussfristen, die länger sein können, als die Regelverjährungsfrist

des § 439 HGB, über einen weiteren Zeitraum hinaus verlängern, wenn die Haftbarhaltung nicht zeitnah zurückgewiesen wurde. Ist die Regelverjährungsfrist des § 439 HGB vor Ablauf der Ausschlussfrist bereits abgelaufen, verbleibt es hingegen bei der Ausschlussfrist des Artikel 35 Montrealer Übereinkommen, weil § 452 b Satz 2 HGB nur eine Mindestverjährung regelt.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagnote: Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei Schadeneintritt auf dem internationalen Lufttransport; Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei Schadeneintritt auf dem Landtransport; Ablauf der Ausschlussfrist/Verjährungsfrist bei unbekanntem Schadenort

Zwischenurteil zur Prozesskostensicherheit

Mit einer eher ungewöhnlichen Konstellation hatte sich das Landgericht Hamburg (Az. 415 HKO 55/18) in seinem Zwischenurteil vom 18. Januar 2019 jüngst zu befassen:

Die in der Republik Korea ansässige Klägerin beehrte im Rahmen einer Klage die Feststellung, dass die Beklagte, eine von hier vertretene Lagerei- und Speditionsgesellschaft, Schäden und Aufwendungen zu ersetzen habe, die im Zusammenhang mit einer gestauten Ladung an Bord eines Schiffes entstanden sein sollen.

Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Im Dezember 2016 staute die Beklagte an Bord des Schiffes der Klägerin diverse Güter. Auf der sich anschließenden Seereise des Schiffes geriet dieses in einen Sturm. Die Ladung riss sich los und sowohl die Ladung des Schiffes, als auch das Schiff selbst erlitten erheblichen Schaden.

Die Schadensabwicklung und Feststellung der konkreten Schadenshöhe war bei Klageeinreichung noch nicht abgeschlossen, so dass die Klägerin zunächst die Feststellung begehrte, dass die Beklagte für die Schäden aufzukommen habe.

Das Landgericht Hamburg setzt unter Berücksichtigung des zu erwartenden Gesamtschadens einen vorläufigen Streitwert für die Feststellungsklage in Höhe von EUR 7,76 Mio. fest.

Bevor sich das Landgericht jedoch mit dem Klageantrag selbst auseinandersetzen musste, hat die diesseits vertretene Beklagte von ihrem in der Zivilprozessordnung eingeräumten Recht nach § 110 ZPO Gebrauch gemacht und gefordert, dass die Klägerin zunächst wegen der entstehenden Prozesskosten Sicherheit leistet.

Die Zivilprozessordnung räumt der Beklagten dieses Recht ein, da die Klägerin ihren gewöhnlichen Aufenthalt bzw. Sitz nicht in einem Mitgliedsstaat der europäischen Union oder einem Vertragsstaat des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum hatte.

Hintergrund dieses Anspruchs der Beklagten ist, dass diese abgesichert sein soll, damit sich bei einem etwaigen Kostenerstattungsanspruch, der sich nach

Abschluss des Prozesses ergibt, keine erheblichen Vollstreckungsprobleme gegen die koreanische Klägerin ergeben.

Grundsätzlich sind bei diesem Recht der Beklagten die Vermögensverhältnisse der Klägerin belanglos.

In dem Verfahren vor dem Landgericht Hamburg bestand zwischen den Parteien kein Streit darüber, dass die Sicherheit tatsächlich zu leisten ist und auch nicht, in welcher Höhe diese Pflicht besteht. Streit bestand lediglich über die Art der Sicherheitsleistung.

Die Klägerin bot eine Bürgschaft der North of England P & I Association Ltd., einem Versicherer im Bereich des Seerechts, an und legte einen entsprechenden Entwurf der Bürgschaftsurkunde vor. Die Bürgin sei mit ausreichender Finanzkraft ausgestattet und stelle regelmäßig entsprechende Bürgschaften aus. Sie habe in der Vergangenheit bereits für deutlich höhere Versicherungsschäden gebürgt und auch da sei es zu keinen Vollstreckungsproblemen gekommen.

Die Beklagte berief sich jedoch darauf, dass die Bürgschaft der North of England P & I Association Ltd. keine taugliche Bürgschaft darstelle. Ziel der Leistung einer Prozesskostensicherheit sei die unkomplizierte Möglichkeit der Erstattung der durch einen Prozess angefallenen Kosten, soweit die Beklagte obsiegt.

Voraussetzung des § 108 Abs. 1 Satz 2 ZPO sei es daher, dass die Bürgschaft durch ein im Inland zu Geschäftsbetrieben befugtes Kreditinstitut zu leisten

sei. Es könne auch ein Unternehmen mit Sitz in der EU ein taugliches Sicherheitsmittel sein, wenn dieses Unternehmen sich zumindest der deutschen Gerichtsbarkeit unterwirft und einen Zustellbevollmächtigten im Inland benennt.

Das Landgericht folgte den Ausführungen der Beklagten und gab der Klägerin auf, eine Sicherheit zu stellen, die den Regelsicherheiten des § 108 Abs. 1 Satz 2 ZPO entspricht: Ein in Großbritannien ansässiges Unternehmen genügt diesen Anforderungen jedenfalls deshalb bereits nicht, da aufgrund des anstehenden Brexit nicht gesichert sei, dass auch künftig unproblematisch aus der Sicherheit geleistet werde. Es sei auch nicht gesichert, inwieweit sich das Unternehmen der Versicherungsaufsicht unterwirft, wenn der Austritt aus der EU erfolgt ist und ob sich der britische Versicherer weiterhin an die Solvency-II-Richtlinie bzw. an einen inhaltsgleichen Standard halten werde.

Bei der vorgenommenen Interessenabwägung des Landgerichts hat dieses im Ergebnis zugunsten der Beklagten entschieden und entsprechendes Zwischenurteil erlassen, wonach die Klägerin zunächst binnen 6 Wochen eine ordnungsgemäße Sicherheit für die Prozesskosten zu leisten habe.

Die Klägerin nahm ihre Klage daraufhin zurück.

Martina Korch
Rechtsanwältin

Schlagworte: Prozesskostensicherheit, Sicherheitsleistung, Bürgschaft.

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@grimme-partner.com

Martina Korch:
m.korch@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.