

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #1/2022



„Verrat und Gewalttat sind Lanzen mit Spitzen an beiden Enden; sie verwunden die, die sich ihrer bedienen, viel schwerer als ihre Feinde.“

Emily Brontë



Aus dem Inhalt:

Schäden bei der Verladung, wer haftet?!
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: § 425 HGB, § 412 Abs. 1 S. 1 HGB, Verladung, Hebebühne, Spezialfahrzeug, ständige Übung, Gefälligkeit, § 164 BGB, Haftung

Kein qualifiziertes Verschulden, wenn mit unzweifelhaften Schadensersatzansprüchen gegen unstreitige Frachtforderungen die Aufrechnung erklärt wird
von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: Verjährung von Frachtansprüchen, Aufrechnungsverbot, versicherungsrechtliche Lösung, Doppelversicherung, Art. 32 CMR, Ziff. 19 ADSp

Keine Haftung aus entgeltlichen Verwahrungsvertrag bei Scheitern eines beabsichtigten Anschlussgeschäfts
von Frank Geissler **Seite 11**

Schlagworte: §§ 688 ff, 695, 241 Abs. 2, 280 Abs. 1, 311 Abs. 2 Nr. 2 BGB, Verwahrungsvertrag, entgeltlich, unentgeltlich, vorvertragliches Schuldverhältnis, Obhutspflichten, Schadensersatz

Kabotage
von Folkert Baars **Seite 12**

Schlagworte: Mobilitätspakt: Neues zur Kabotage; Inkrafttreten der VO (EU) 2020/1055 am 21.02.2022. Hierdurch Änderung des Art. 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 durch Einfügung einer viertägigen Karenzzeit.

Ihre Ansprechpartner **Seite 16**

Schäden bei der Verladung, wer haftet?!

Das OLG Stuttgart hatte mit Urteil vom 20.08.2021, Az. 3 U 91/20 zu beurteilen, ob der Frachtführer dafür einzustehen hat, dass bei Beladung eines mit Hebebühne ausgestatteten Lkw ein Schaltschrank beschädigt wurde, als der Fahrer des Unterfrachtführers den auf Rollen gelagerten Schaltschrank zu seinem Lkw zu schieben suchte. Im Gebäude der Versenderin.

Das OLG Stuttgart hat festgeschrieben, dass eine Haftung nach § 425 Abs. 1 HGB voraussetze, dass der Frachtführer willentlich selbst oder durch seine Gehilfen, aufgrund eines wirksamen Frachtvertrages, den unmittelbaren oder mittelbaren Besitz an dem zu befördernden Gut erwirbt, der Absender den Willen hat, die Verfügungsgewalt über das Transportgut aufzugeben, und der Frachtführer den Willen hat, die Kontrolle daran zu übernehmen. Wobei nach § 412 Abs. 1 S. 1 HGB der Absender zur Verladung des Gutes verpflichtet ist. Und allein daraus, dass Hilfspersonen des Frachtführers beim Verladen tätig sind, nicht ohne Weiteres folgt, dass der Frachtführer das Gut schon zu Beginn der (eigenmächtigen) Mitwirkung bei der Verladung in seine Obhut genommen hat.

Vielmehr es insoweit einer ausdrücklichen Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer bedarf.

Oder aus den Umständen im Sinne von § 412 Abs. 1 S. 1 HGB folgt, dass der Frachtführer zur Verladung verpflichtet ist.

Namentlich bei konkludenter Vereinbarung bei Gestellung eines Fahrzeugs durch den Frachtführer mit besonderen technischen Verladevorrichtungen.

Wozu jedoch ein Fahrzeug mit Hebebühne nicht gehöre. Da damit nicht einher gehe, dass der Frachtführer die Verladung vornehmen muss, vielmehr die Hebebühne auch von einem Dritten bedient werden kann.

Eine Verpflichtung des Frachtführers zur selbstständigen Verladung kann sich - so der Senat - auch aus einer ständigen Übung im Rahmen einer laufenden Geschäftsbeziehung ergeben.

Bei Beauftragung eines Subunternehmers durch den (vertraglichen) Frachtführer eine entsprechende *ständige Übung* jedoch nur dann zulasten auch des vertraglichen Frachtführers gehe, wenn der vertragliche Frachtführer von einer entsprechenden ständigen Übung des ausführenden Frachtführers/Fahrers Kenntnis hatte und diese billigte. Da der Fahrer des ausführenden Frachtführers regelmäßig nachträglich nicht bevollmächtigt sei, zulasten des vertraglichen Frachtführers eine Verpflichtung zur Verladung zu begründen. Abweichend von den gesetzlichen Pflichten nach § 412 Abs. 1 S. 1 HGB.

Auch bestehe keine Verkehrssitte im Sinne des § 412 Abs. 1 S. 1 HGB das Schaltschränke auf Rollen, unter Verwendung eines Lkw mit Hebebühne von dem Frachtführer zu verladen sind. Da in den beteiligten Kreisen über längere Zeit eine tatsächliche Übung, wie durch eine Umfrage der jeweiligen Industrie- und Handelskammer nachzuweisen, nicht ersichtlich sei.

Sodass das OLG Stuttgart die gegenüber dem Frachtführer erhobene Klage (auch) in 2. Instanz abgewiesen hat.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: § 425 HGB, § 412 Abs. 1 S. 1 HGB, Verladung, Hebebühne, Spezialfahrzeug, ständige Übung, Gefälligkeit, § 164 BGB, Haftung

**Kein qualifiziertes Verschulden,
wenn mit unzweifelhaften
Schadensersatzansprüchen
gegen unstreitige Frachtforde-
rungen die Aufrechnung erklärt
wird**

Mit Hinweisbeschluss des Oberlandesgerichts Braunschweig, 2 U 37/20 vom 10.2.2022 hat das OLG die Klägerin/Berufungsklägerin darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Göttingen, 3 O 46/19, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Welcher Sachverhalt lag dem Hinweisbeschluss zugrunde?

Die von hier aus vertretene Beklagte stand in ständiger Geschäftsbeziehung zu der Klägerin.

Die Klägerin wurde für die Beklagte in einer Vielzahl auszuführender Transporte als Unterfrachtführer tätig.

Mit der Klage vor dem Landgericht Göttingen verlangte die Klägerin Zahlung von Frachten in Höhe von ca. EUR 35.000,00.

Die Klägerin hatte für die Beklagte Lkw-Transporte zwischen der Türkei und Deutschland und anderen Ländern ausgeführt. Den Transportaufträgen lagen die ADSp zugrunde.

Die Frachtverträge datierten jeweils ein bis zwei Tage vor bzw. spätestens am Verladetag.

Die Verladungen waren zwischen dem 16. Mai 2018 und 19. Juli 2018 erfolgt.

Die Parteien stritten hauptsächlich über die Frage, ob der in Abzug gebrachte Schadensbetrag von ca. EUR 33.000,00 rechtens war.

Diese Schadensforderung resultierte aus einem Schadensfall im Hafen von Triest.

Die Beklagte hatte die Klägerin beauftragt, eine Sendung mit Autoersatzteilen von Istanbul nach Eisenach zu transportieren. Das Sendungsgewicht betrug ca. 13.000 kg und der Warenwert ca. EUR 52.000,00

Unstreitig stürzte der Container am 23. April 2018 im Hafen von Triest um, eine Seitenwand wurde stark eingedrückt und durch Betonbegrenzungsklötzer aufgerissen. Die Ware wurde in einen Ersatzcontainer umgeladen und an den Lagerhalter der Empfängerin transportiert.

Die Beklagte hielt die Klägerin mit Schreiben vom 7. Mai 2018 haftbar und teilte der Klägerin mit, dass sie einen Ha-varie-Sachverständigen hinzugezogen habe. Im Übrigen wurde bei der Klägerin nachgefragt, ob diese sich an den Sachverständigenkosten beteiligen wolle. Die Klägerin erklärte, sie würde keinen eigenen Sachverständigen hinzuziehen und

bat im Übrigen um Übersendung des Gutachtens.

Die Sendungsgüter wurden im Lager der Empfängerin am 14. Mai 2018 von einem Sachverständigen begutachtet.

Der Sachverständige stellte in seinem Gutachten fest, dass zahlreiche Teile beschädigt waren, bei anderen war nicht von funktions- oder sicherheitsrelevanten Beeinträchtigungen auszugehen, bei weiteren war es unklar.

Die Empfängerin verweigerte die vom Sachverständigen vorgeschlagene Sortierung und Überprüfung der Ware wegen Unwirtschaftlichkeit. Auch der türkische Lieferant lehnte dies ab. Zudem wurde eine Veräußerung der Havariensendung am Havariemarkt abgelehnt, da sich um eine Eigenmarke handele.

Der Sachverständige veranschlagte den Schrotterlös mit maximal EUR 1.000,00. Zudem bezifferte er auf Basis von Erfahrungswerten in vergleichbaren Schadensfällen den Restwert der Lieferung mit 20 % des Einkaufswertes und zog diesen von dem Warenwert der Lieferung ab. Er addierte zu diesem Schadensbetrag sodann die Frachtkosten und stellte eine Schadenssumme von ca. netto EUR 44.000,00 fest.

Am 17. Juli 2018 trat die Empfängerin ihre Forderung aus dem Schadensfall an die Beklagte ab, welche die Abtretung am selben Tage annahm.

Ferner avisierte sie der Empfängerin mit Schreiben vom 17. Juli 2018, dass sie eine Zahlung an diese in Höhe von EUR 41.212,40 vornehmen würde. Hierbei handelte es sich um den seitens des

Sachverständigen festgestellten Schadensbetrag ohne Frachtkosten. Ob die Zahlung erfolgte, war zwischen den Parteien streitig.

Die Beklagte wiederum stellte am 6. August 2018 der Klägerin den Schaden auf Basis der Haftungsbeschränkung der CMR mit dem dortigen Haftungshöchstbetrag von EUR 30.567,50 zuzüglich Gutachterkosten von EUR 1.538,68 in Rechnung.

Mit Zahlungsavis vom 10. August 2018 erklärte die Beklagte:

„Mit unserer heutigen Überweisung haben wir folgende Posten beglichen:“

Die Beklagte listete sodann in dem Zahlungsavis die streitgegenständlichen unstreitigen Rechnungen der Klägerin auf, zog acht Gegenforderungen aus eigenen Speditionsleistungen ab sowie eine Schadensersatzforderung in Höhe von ca. EUR 32.000,00. Den sich zugunsten der Klägerin sodann ergebenden Restbetrag zahlte die Beklagte an die Klägerin aus.

Mit E-Mail vom 7. Mai 2019 erklärte die Klägerin, der Schaden solle lediglich mit EUR 12.264,77 abgegolten werden. Erstmals mit Anwaltsschreiben vom 26. Juli 2019 trat die Klägerin der Aufrechnung der Beklagten entgegen und forderte die Zahlung von ca. EUR 33.000,00.

Die Klägerin vertrat die Auffassung, dass die mit dem Zahlungsavis erklärte Aufrechnung unwirksam sei, weil unklar sei, welche Einzelrechnungen welcher Reihenfolge zur Aufrechnung gelangt seien.

Zudem vertrat die Klägerin die Auffassung, ihre streitgegenständlichen Frachtforderungen seien nicht verjährt, da vorliegend nicht die einjährige, sondern die bei Vorsatz oder Leichtfertigkeit geltende dreijährige Verjährungsfrist eingreifen würde. Bereits die direkte Geltendmachung des Transportschadens gegenüber der Klägerin stelle eine Pflichtverletzung dar, weil die Beklagte verpflichtet gewesen sei, die Versicherung und nicht die Klägerin persönlich als Schädigerin in Anspruch zu nehmen. Jedenfalls sei die Verjährung durch Verhandlungen gehemmt.

Ferner war sie der Ansicht, die zur Aufrechnung gestellten Schadensersatzforderungen der Beklagten seien unbegründet.

Sie war der Ansicht, da die Ware von Triest zur Empfängerin verbracht worden sei, sei unklar, welche Beschädigungen auf den Sturz des Containers und welche auf das Umpacken und erneute transportieren der Waren zurückzuführen sei. Außerdem hätte der Sachverständige schadensursächliche Verpackungsmängel festgestellt.

Zudem vertrat die Klägerin die Ansicht, dass die Beklagte sich zurechnen lassen müsse, dass die Empfängerin ihrer Schadensminderungspflicht nicht nachgekommen sei, indem sie die Prüfung/Sortierung der teils unbeschädigten Lieferung und auch die Verwertung auf dem Havariemarkt verweigert habe.

Weiter behauptete die Klägerin, der Transportversicherer habe die Beklagte in voller Höhe entschädigt.

Die Klägerin erhob gegen die Schadensersatzforderung der Beklagten die Einrede der Verjährung. Die Beklagte ihrerseits verteidigte sich gegen die Ansprüche der Klägerin mit Erhebung der Einrede der Verjährung. Entgegen der Auffassung der Klägerin wandte die Beklagte zudem ein, dass die einjährige Verjährungsfrist gemäß Art. 32 Abs. 2 Satz 1 CMR zur Anwendung käme und nicht wie von der Klägerin angenommen, die dreijährige Verjährungsfrist.

Das Landgericht Göttingen hat in seinem Urteil vom 23. September 2019 die Klage der Klägerin vollständig abgewiesen.

Das Landgericht Göttingen war zu dem Ergebnis gekommen, dass hinsichtlich eines Großteiles der geltend gemachten Ansprüche die Verjährung eingetreten war. Das Landgericht Göttingen ging von der Anwendung der einjährigen und nicht der dreijährigen Verjährung aus. Zudem kam das Landgericht Göttingen hinsichtlich des verbleibenden unstrittig unverjährten Frachtanspruch der Klägerin zu dem Ergebnis, dass diese Forderung durch Aufrechnung mit dem Schadensersatzanspruch der Beklagten erloschen sei.

Die Klägerin legte gegen die Entscheidung des Landgerichts Göttingen vor dem Oberlandesgericht Braunschweig Berufung ein.

Das OLG hat mit Beschluss darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung als unbegründet zurückzuweisen.

Das OLG verweist darauf, dass die Berufung der Klägerin offensichtlich keine Aussicht auf Erfolg hat. Das Landgericht

habe die Klage mit zutreffenden Erwägungen abgewiesen.

Die Berufungsbegründung hat zudem keine Gesichtspunkte aufgezeigt, die zu einer anderen Bewertung der Sach- und Rechtslage führen.

Nach Ansicht des OLGs ist das Landgericht zutreffend zu der Entscheidung gekommen, dass die geltend gemachten Frachtansprüche der Klägerin in Höhe von EUR 29.484,63 verjährt sind, da die Verjährungsfrist nach Art. 32 Abs. 1 Satz 1 CMR ein Jahr beträgt und damit bei Klageeingang bereits abgelaufen waren.

Nach Art. 32 Abs. 1 Satz 1 CMR verjähren Ansprüche aus einer der CMR unterliegenden Beförderung in einem Jahr. Nach Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR beträgt die Verjährungsfrist bei Vorsatz oder einem Verschulden, das nach dem Recht des angerufenen Gerichtes dem Vorsatz gleichsteht, drei Jahre.

Die Verjährungsfrist beginnt nach Art. 32 Abs. 3 CMR drei Monate nach Abschluss des jeweiligen Beförderungsvertrages. Nach der Rechtsprechung des BGH ist diese Verjährungsfrist auch auf Primärleistungsansprüche und vertragliche Aufwendungsersatzansprüche aus Frachtverträgen anzuwenden (BGH, Urteil vom 22. April 2010, I ZR 31/08).

Die Klageschrift ist am 8. Oktober 2019 beim Landgericht eingegangen und der Beklagten am 29. Oktober 2019 und somit demnächst im Sinne des § 167 ZPO zugestellt worden, so dass hinsichtlich der Hemmung der Verjährung durch Rechtsverfolgung nach § 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB auf den Eingang der Klageschrift bei Gericht abzustellen ist.

Die Beklagte hat vorgetragen und durch Vorlage von Transportaufträgen beispielhaft belegt, dass die Frachtverträge jeweils ein bis zwei Tage vor, spätestens am Verladetag geschlossen wurden. Hieraus folgt, dass Frachtforderungen für Güter, die ausweislich der Rechnung bis einschließlich 8. Juli 2018 - 15 Monate vor Klageeingang - verladen wurden, verjährt sind.

Hierbei handelte es sich um 34 der 43 geltend gemachten Einzelforderungen.

Entgegen der Annahme der Klägerin kommt die dreijährige Verjährungsfrist nicht zur Anwendung. Der Beklagten ist kein qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR vorzuhalten. Sie hat nicht vorsätzlich oder leichtfertig und rechtswidrig ihre gegenüber der Klägerin aus den streitgegenständlichen Frachtverträgen obliegenden Pflichten nicht erfüllt.

Bei Anwendung auf Primäransprüchen stellt die Rechtsprechung im Rahmen der Prüfung des Art. 32 Abs. 1 Satz 2 CMR darauf ab, in welchem Ausmaß das Vorenthalten der Zahlung, verstanden als Verletzung des Frachtvertrages, schuldhaft war. Vorsätzlich oder leichtfertig im Bewusstsein wahrscheinlichen Schadens handelt der Schuldner danach, wenn er entgegen einem vertraglichen Aufrechnungsverbot mit zweifelhaften Schadensersatzansprüchen aufrechnet (OLG Düsseldorf, Urteil vom 20. März 2013, I - 18 U 107/12).

Dies kann hier jedoch nicht festgestellt werden.

Zudem steht das in Betracht kommende Aufrechnungsverbot aus Ziffer 19 ADSp

der erklärten Aufrechnung nicht entgegen.

Ziffer 19 ADSp soll verhindern, dass die Durchsetzung der Ansprüche des Spediteurs oder des Auftraggebers durch Aufrechnung mit Gegenforderungen verzögert wird, die nach Grund und Höhe streitig sind und der Aufklärung bedürfen. Wenn die Regelung nur fällige Gegenansprüche zulässt, denen kein Einwand entgegensteht, so ist das dahin zu verstehen, dass der Spediteur bzw. Auftraggeber in der Lage sein muss, der zur Aufrechnung gestellten Gegenforderung mit Einwendungen im weitesten Sinne zu begegnen, die nicht ohne weiteres als unbegründet erkannt werden können und daher eine sofortige Entscheidung über den Aufrechnungseinwand zugunsten des Auftraggebers nicht zulassen.

Die seitens der Beklagten vorgenommene Aufrechnung ist jedoch wirksam und verstößt nicht gegen das Aufrechnungsverbot in Ziffer 19 ADSp.

Aufgrund der Abtretung war die Klägerin Inhaberin der Schadensersatzansprüche gegenüber der Klägerin in Höhe von EUR 43.929,00.

Zudem hat die Beklagte durch Vorlage des Abrechnungsschreiben des Warentransportversicherers nachgewiesen, dass dieser lediglich in Höhe von EUR 10.635,90 Ersatz geleistet hat. In Höhe dieses Betrages sind Ansprüche auf den Versicherer übergegangen. Über die Höhe des übrigen Betrages ist die Beklagte jedoch weiterhin Inhaberin der Ansprüche.

Die Klägerin kann nicht mit ihrem unsubstantiierten Vortrag gehört werden, dass

der Versicherer an die Beklagte „wohl in voller Höhe“ geleistet hat.

Zum maßgeblichen Zeitpunkt des Zugangs der Aufrechnungserklärung war nicht ersichtlich, dass die Schadensersatzforderung zwischen den Parteien streitig sein würde.

Die Klägerin hatte keine Einwendungen erhoben und somit war für die Beklagte zu dem Zeitpunkt auch nicht ersichtlich, dass die Gegenforderung bestritten werden würde. Die Beklagte hat daher nicht mit zweifelhaften Schadensersatzforderungen gegen Frachtlohnforderungen der Klägerin aufgerechnet.

Unstreitig war, dass im Obhutszeitraum der Klägerin am 23. April 2018 beim Umladen des Containers im Hafen von Triest dieser abgestürzt und auf einen Betonklotz gestoßen war. Ferner waren das Sendungsgewicht und der Warenwert unstreitig.

Der Haftbarhaltung der Beklagten hatte die Klägerin nicht widersprochen.

Zudem wollte die Klägerin ausdrücklich auf Nachfrage der Beklagten keinen eigenen Gutachter beauftragen, sondern hatte um Überlassung des seitens der Beklagten eingeholten Gutachtens gebeten.

Hieraus konnte die Beklagte nur den Schluss ziehen, dass eine Haftung dem Grunde nach von Seiten der Klägerin als Unterfrachtführerin durch sie nicht in Frage gestellt werden würde und somit unstreitig bleiben würde.

Die Klägerin hat ferner nicht den Nachweis erbracht, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die sie

nicht hätte vermeiden können. Ferner verkennt die Klägerin, dass sie auch für etwaige weitere Schäden, die auf dem Ersatztransport von Triest zur Auftraggeberin entstanden sein könnten, denn auch dieser Zeitraum umfasst die Obhut der Klägerin. Das Havariegutachten ist der Klägerin übersandt worden und die Klägerin hat gegen die darin getroffenen Feststellungen weder zum Grund noch der Höhe des Einspruchs zeitnah Einwände erhoben, so dass auch weiter nicht erkennbar war, dass der geltend gemachte Anspruch streitig sein würde.

Ferner hat die Klägerin auch der Aufrechnung und dem übersandten Zahlungssavis nicht zeitnah widersprochen.

Erst fast neun Monate nach der Aufrechnung übermittelte die Klägerin eine Stellungnahme des Versicherers des Schadensverursachers und vertrat dann die Ansicht, dass der Schaden mit einem Betrag von ca. EUR 13.000,00 abgegolten werden könne.

Erstmals mit Anwaltsschreiben vom 19. Juli 2019 widersprach die Klägerin der Aufrechnung, so dass die Beklagte erst zu diesem Zeitpunkt Kenntnis darüber besaß, dass die Schadensersatzforderung streitig war.

Nach alledem ist jedoch sodann festzuhalten, dass die Beklagte weder vorsätzlich noch leichtfertig im Bewusstsein wahrscheinlichen Schadens entgegen einem vertraglichen Aufrechnungsverbot mit zweifelhaften Schadensersatzansprüchen aufgerechnet hat.

Auch aus sonstigen Umständen musste die Beklagte nicht davon ausgehen, dass ein Aufrechnungsverbot vorlag.

Die Klägerin haftet der Beklagten dem Grunde nach für die in ihrem Obhutszeitraum eingetretenen Güterschäden. Die Klägerin ist auch nicht aufgrund eines etwaigen Verpackungsmangels nach Art. 17 Abs. 4 b) CMR von ihrer Haftung befreit.

Aus dem eingereichten Gutachten folgt ein Verpackungsmangel jedenfalls nicht und hat die Klägerin zu dem von ihr behaupteten Verpackungsmangel zudem nicht ausreichend vorgetragen.

Ebenso wenig verfangen die Einwände der Klägerin zur Höhe des aufgerechneten Schadensersatzanspruchs.

Die Klägerin kann nicht damit gehört werden, dass sie der Ansicht ist, die Auftraggeberin/Empfängerin sei ihrer Schadensminderungspflicht nicht nachgekommen. Die Ansicht der Klägerin, dass die Empfängerin als Automobilzulieferer zu einer 100 %-igen Wareneingangsprüfung verpflichtet gewesen wäre, so dass diese Kosten keine Schadenspositionen darstellen könnten, verfangen nicht.

Die Empfängerin wäre ohne das schädigende Ereignis im Hafen von Triest nicht zu einer 100 %-igen Wareneingangsprüfung verpflichtet gewesen, sondern nur zu einer stichprobenartigen Untersuchung. Aufgrund des Sturzgeschehens und der aus dem Geschehen resultierenden Krafteinwirkung auf das Transportgut wäre jedoch vorliegend die Begutachtung jedes einzelnen Teils auf verdeckte Mängel, Stauchungen, Haarrisse,

unter anderem erforderlich gewesen. Der Gutachter hat insoweit festgestellt, dass ein unbeschränkter Einsatz der Sendungsgüter aufgrund des vorgefundenen Zustandes ohne weitere Prüfung und Sortierung nicht zu empfehlen gewesen wäre.

Die nun erforderlich 100%ige Kontrolle war jedoch vorliegend Empfängerin aus personellen Gründen unzumuten. Auch war ein Verkauf der Teile auf dem Havarie markt der Empfängerin nicht zuzumuten, weil es sich bei den beschädigten Teilen um eine Eigenmarke handelte.

Der Gutachter war jedoch zu dem Ergebnis gekommen, dass der Empfängerin zuzumuten gewesen wäre, ein externes Unternehmen mit der Kontrolle zu beauftragen. Hierauf kommt es jedoch nicht an, da der Gutachter den auf Basis von Erfahrungswerten in vergleichbaren Schadensfällen abzuziehenden Restwert der betreffenden Lieferung mit zumindest 20 % des belegten Einkaufswertes bereits in Abzug gebracht hatte.

Die Klägerin kann zudem nicht mit der Einrede gehört werden, dass ihr gegen die Beklagte ein Schadensersatzanspruch aus § 280 Abs. 1 BGB i. V. m. § 42 Abs. 2 BGB zusteht, weil die Beklagte unmittelbar die Klägerin und nicht den Verkehrshaftungsversicherer in Anspruch genommen hat. Ein solcher Schadensersatzanspruch der Klägerin besteht nicht. Es bestand keinerlei Verpflichtung der Beklagten als Hauptfrachtführer den Schaden über ihre eigene Verkehrshaftungsversicherung abzuwickeln, anstatt die Klägerin als Unterfrachtführerin unmittelbar in Anspruch zu nehmen. Weiter ist zu berücksichtigen,

dass die Klägerin einen solchen Einwand nicht zum Zeitpunkt der erklärten Aufrechnung geltend gemacht hat.

Entgegen der Annahme der Klägerin ergibt sich eine solche Verpflichtung der Beklagten auch nicht aus der vom BGH im Miet- und Wohnungseigentumsrecht zur Gebäudeversicherung entwickelten sogenannten versicherungsrechtlichen Lösung. Es gibt keine vertragliche Pflicht des Hauptfrachtführers aus dem Transportvertrag, seine Verkehrshaftungsversicherung in Anspruch zu nehmen, anstatt Regress bei dem Unterfrachtführer zu nehmen.

Die der sogenannten versicherungsrechtlichen Lösung zugrundeliegende Interessenlage ist vorliegend auch nicht vergleichbar.

Dies insbesondere schon deshalb nicht, da bei den Mietverträgen häufig die Kosten für die Versicherung von dem Mieter bzw. schädigendem Wohnungseigentümer getragen werden.

In einem solchen Fall nämlich der Mieter oder schädigende Wohnungseigentümer bereits durch die umgelegte Zahlung der Versicherungsprämie für eine Wohngebäudeversicherung zur Deckung des durch ihn verursachten Schadens beigetragen hat und daher davon ausgehen darf, als Gegenleistung für die von ihm anteilig übernommenen Versicherungskosten im Schadensfall einen Nutzen der Gebäudeversicherung zu haben.

Ein solch schützenswertes Interesse besteht im vorliegenden Fall jedoch nicht.

Die Klägerin hat weder die Prämie der Verkehrshaftungsversicherung der Beklagten noch der zugunsten der Auftraggeberin abgeschlossenen Warentransportversicherung gezahlt. Ferner ist nicht ersichtlich, warum die Klägerin die berechnete schützenswerte Erwartung gehabt haben könnte, einen Nutzen von der Verkehrshaftungsversicherung der Beklagten oder aber der Warentransportversicherung der Auftraggeberin haben zu dürfen. Vorliegend ist hier weiter zu berücksichtigen, dass durch die unmittelbare Inanspruchnahme des Unterfrachtführers die Versicherungsprämie geschont werden kann.

Weiter ist in der Gebäudeversicherung von einem konkludenten Regressverzicht des Versicherers für die Fälle auszugehen, in denen der Wohnungsmieter einen Schaden durch einfache Fahrlässigkeit verursacht hat. Auch diese Grundsätze sind auf den Transportvertrag und Haftungsversicherung nicht entsprechend übertragbar. Auch bei Fällen leichter Fahrlässigkeit ist die Klägerin nicht daran gehindert, ihrerseits bei dem Schädiger, dem Hafen in Triest, Regress zu nehmen oder aber den Schaden ihrer eigenen Verkehrshaftungsversicherung zu melden.

Entgegen der Auffassung der Klägerin liegt auch kein Fall der Doppel- bzw. Mehrfachversicherung vor.

Auch ist die Klägerin als Unterfrachtführerin nicht in den Versicherungsvertrag der Beklagte oder aber der Empfängerin eingebunden gewesen. Es liegt auch kein vergleichbarer Fall vor, wie der Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf im Urteil vom 27. November 2013, I - 18 U 83/13.

In dem Fall waren Haupt- und Unterfrachtführer in einer sogenannten System-Gruppenversicherung versichert. Dies ist hier vorliegend nicht gegeben.

Die Aufrechnung war auch hinreichend bestimmt. Dem Zahlungsavis vom 10. August 2018 war konkret zu entnehmen, mit welchen Forderungen aufgerechnet wurde.

Nach alledem erweist sich die Gegenforderung als fällig und entscheidungsreif.

Die Beklagte hat somit nicht gegen das in Ziffer 19 ADSp normierte Aufrechnungsverbot verstoßen.

Die Verjährung der Frachtforderung aus den Rechnungen 1 bis 34 war nicht durch Verhandlungen gehemmt. Verhandlungen haben zwischen den Parteien nicht stattgefunden und ist von der Klägerin auch nicht substantiiert dargelegt worden.

Die Frachtforderung aus den verbleibenden Rechnungen ist durch die erklärte Aufrechnung erloschen.

Die weiter zur Aufrechnung gestellte Schadensersatzforderung ist jedenfalls in Höhe des Aufrechnungsbetrages von EUR 5.105,71 begründet. Angesichts der Ausführungen im Havariegutachten, wonach nahezu alle Paletten und Packstücke beeinträchtigt und beschädigt waren, und ein Schaden in Höhe von ca. EUR 42.000,00 entstanden ist, liegen dem Senat genügend konkrete Anhaltspunkte dafür vor, dass eine Schadensschätzung nach § 287 Abs. 1 ZPO zumindest in Höhe des Aufrechnungsbetrages erlauben.

Die Klägerin hat seitens des OLG eine Stellungnahmefrist gesetzt bekommen. Die Klägerin hat sich noch nicht abschließend dazu entschieden, ob sie die Berufung zurücknehmen wird oder aber nicht.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Verjährung von Frachtansprüchen, Aufrechnungsverbot, versicherungsrechtliche Lösung, Doppelversicherung, Art. 32 CMR, Ziff. 19 ADSp

Keine Haftung aus entgeltlichen Verwahrungsvertrag bei Scheitern eines beabsichtigten Anschlussgeschäfts

Einen sehr interessanten, allerdings nur am Rande dem Transportrecht unterfallenden Sachverhalt hatte kürzlich das Landgericht (LG) Lübeck zu entscheiden.

Beide Parteien befassten sich mit dem Handel von Mehrwegbehältern aus Kunststoff, welche vor allem von Automobilzulieferern genutzt werden.

Ende 2011 verhandelten die Parteien über den Abschluss eines Mietkaufvertrages über 1.980 Stück solcher gebrauchter Behälter, welche die Klägerin aus ihrem Bestand der Beklagten entgeltlich zur Verfügung stellen sollte. Hintergrund war der beiden Parteien bekannte Umstand, dass ein mexikanischer Automobilzulieferer Bedarf und In-

teresse an der Nutzung derartiger Mehrwegbehälter signalisierte. Angedacht war u.a. eine Vermietung oder ein Mietkauf des dortigen Kunden, wobei als Vertragspartner sowohl die Beklagte als auch ihr mexikanisches Schwesterunternehmen in Betracht kamen.

Bevor ein entsprechender Vertrag zustande kam, beauftragte die Klägerin die Beklagte mit der Verbringung der Behälter per Seefracht nach Mexiko, wo sie zunächst in einem von der Schwestergesellschaft betriebenen Lager zwischengelagert wurden.

Nachdem der Vertrag mit dem Kunden in Mexiko nicht zustande kam, bemühten sich alle drei Beteiligten in der Folgezeit um andere Möglichkeiten.

Im Jahr 2015 kam es zum Streit zwischen der Schwestergesellschaft in Mexiko und deren Geschäftsführer, infolgedessen dieser eigenmächtig zahlreiche der streitgegenständlichen Behälter an sich nahm und an einen unbekanntem Ort verbrachte.

Im Jahre 2019 fragte die Klägerin nach dem Bestand und Verbleib der Behälter bei der Beklagten an. Da diese die Behälter nicht erlangen konnte, nahm die Klägerin sie auf Schadensersatz in Höhe von rund EUR 125.000,00 gerichtlich in Anspruch.

Sie stützte ihre Ansprüche vor allem auf den konkludenten Abschluss eines entgeltlichen Verwahrungsvertrages gem. §§ 688, 695 BGB.

Ein solcher lag nach Auffassung des LG (Urteil vom 10.12.2021; Az. 8 HKO 32/20) hingegen nicht vor:

Der Verwahrungsvertrag sei abzugrenzen von bloßen Gefälligkeiten ohne rechtsgeschäftlichen Charakter; maßgebend für die Abgrenzung sei der Rechtsbindungswille der Parteien. Dieser werde durch die wirtschaftliche und rechtliche Bedeutung, wie etwa den Wert der Sache, sowie Art und Grund der Zusage und die bestehende Interessenslage, festgestellt. Zwar mag danach bei der Klägerin ein solcher Rechtsbindungswille vorgelegen haben, nicht hingegen bei der Beklagten. Diese besaß kein Interesse, auf unbestimmte Zeit als Hauptpflicht die Obhut über ein Wirtschaftsgut mit nicht unerheblichem Wert zu übernehmen, welches sich zudem Tausende Kilometer von deren Sitz entfernt bei der personenverschiedenen Firma in Mexiko befand und hinsichtlich dessen auch seitens der Beklagten kein unmittelbarer Besitz bestand.

Dies gelte umso mehr, wenn dies ohne direkte Gegenleistung in Gestalt einer nennenswerten Vergütung hätte geschehen sollen. Der – im Übrigen bestrittene – Wille der Beklagten, die Geschäftsbeziehung zur Klägerin aufrechterhalten und ausbauen zu wollen, reiche für die behauptete Entgeltlichkeit keineswegs aus.

Schließlich stehe der Klägerin auch kein Anspruch aus der Verletzung von Obhutspflichten im Rahmen einer Vertragsanbahnungsphase gegenüber der Beklagten zu. Zwar könnten gegenseitige Rücksichtnahme- und Obhutspflichten im Rahmen eines vorvertraglichen Schuldverhältnisses entstehen, welche sich auch auf den Schutz von Rechtsgütern der anderen Partei beziehen (vgl. § 280 Abs. 1 BGB i.V.m. §§ 241 Abs. 2, 311 Abs. 2 Nr. 2 BGB).

Ein solches vorvertragliche Schuldverhältnis sei jedoch vorliegend zumindest mit dem Abbruch der Verhandlungen beendet gewesen. Dies war nach dem Wegfall des Interesses des mexikanischen Automobilzulieferers und des Ausbleibens einer zeitnahen anderen wirtschaftlichen Verwertungsmöglichkeit der Fall. Vortrag der Klägerin dazu, welches konkrete Geschäft über die nach Mexiko transportierten Behälter insgesamt oder aber zumindest über einen Großteil von diesen zwischen den Parteien oder/und Dritten in den Jahren 2013 ff. noch angebahnt wurde oder angebahnt werden sollte, fehlte vorliegend.

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

Schlagworte: §§ 688 ff, 695, 241 Abs. 2, 280 Abs. 1, 311 Abs. 2 Nr. 2 BGB, Verwahrungsvertrag, entgeltlich, unentgeltlich, vorvertragliches Schuldverhältnis, Obhutspflichten, Schadensersatz

Kabotage

Die Kabotage ist in der Verordnung (EG) Nr. 1072/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21.10.2009 geregelt.

In Art. 2 der VO (EG) Nr. 1072/2009 sind zunächst die Begrifflichkeiten definiert.

Grenzüberschreitender Verkehr ist nach Art. 2 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 1072/2009:

a. eine „beladen“ zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeuges mit oder ohne

Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer, bei der sich der Ausgangspunkt und der Bestimmungsort in zwei verschiedenen Mitgliedstaaten befinden,

oder

b. eine „beladen“ zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeuges von einem Mitgliedstaat in ein Drittland oder umgekehrt, mit oder ohne Transit durch einen oder mehrere Mitgliedstaaten oder ein oder mehrere Drittländer,

oder

c. eine „beladen“ zurückgelegte Fahrt eines Fahrzeuges zwischen Drittländern mit Transit durch das Hoheitsgebiet eines oder mehrerer Mitgliedstaaten

oder

d. eine „Leerfahrt“ in Verbindung mit den unter a. bis c. genannten Fahrten.

Demzufolge gilt auch eine Leerfahrt als grenzüberschreitende Beförderung im Sinne des Art. 8 der VO (EG) 1072/2009.

Aufnahmemitgliedstaat ist nach Art. 2 Abs. 3 der VO (EG) 1072/2009 ein Mitgliedstaat, in dem der Verkehrsunternehmer die Beförderung durchführt und der ein „anderer“ als sein Niederlassungsmitgliedstaat (*also der Staat, in der sich seine Niederlassung befindet*) ist.

Nach Art. 8 Abs. 2 erster Unterabsatz der VO (EG) 1072/2009 darf der Verkehrsunternehmer *„im Anschluss an eine solche grenzüberschreitende Beförderung“*

aus einem anderen Mitgliedstaat oder einem Drittland in den Aufnahmemitgliedstaat nach Auslieferung der Güter bis zu *„maximal 3 Kabotagebeförderungen mit demselben Fahrzeug“* oder im Falle von Fahrzeugkombinationen mit dem Kraftfahrzeug (= Zugfahrzeug) desselben Fahrzeuges durchführen. Dabei muss die *„letzte“ Entladung, „bevor“ der Aufnahmemitgliedstaat vom Verkehrsunternehmer verlassen wird, „innerhalb von 7 Tagen nach der letzten Entladung“ der in den Aufnahmemitgliedstaat eingeführten Lieferung erfolgen.*

Kurzformel:

Maximal 3 Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung innerhalb von 7 Tagen nach Entladung der letzten Sendung, die Gegenstand der grenzüberschreitenden Beförderung war.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtes Köln (Urteil vom 31. Mai 2021, Az. 18 K 8314/18, in der Zeitschrift RdTW 2021, Seite 357 ff) handelt es sich jeweils um „eine“ Kabotagebeförderung, wenn der gebietsfremde Verkehrsunternehmer eine Sendung eines bestimmten Absenders an einen bestimmten Empfänger befördert, wobei die Anzahl der Be- und Entladestellen dieses Absenders/dieses Empfängers unerheblich ist. Befördert der Verkehrsunternehmer Sendungen von mehreren Absendern oder Sendungen zu mehreren Empfängern liegen hingegen „mehrere“ Kabotagebeförderungen vor.

Kurzformel für „eine“ Kabotagebeförderung:

„1“ Absender und „1“ Empfänger (Anzahl der Lade- oder Entladestellen „derselben“ Absenders oder Empfänger sind dagegen unerheblich)

Erfolgen die Kabotagebeförderungen im Anschluss an eine grenzüberschreitende Beförderung jedoch in „unterschiedlichen“ Mitgliedsländern, so ist nach Art. 8 Absatz 2 zweiter Unterabsatz der VO (EG) Nr. 1072/2009 „jeweils nur eine Kabotagebeförderung je Mitgliedsland“ innerhalb von 3 Tagen nach Einfahrt des „unbeladenen“ Fahrzeuges in „dieses“ Mitgliedsland zulässig.

Möglichkeit nach der bisherigen Regelung:

Eine Lücke bestand z.B. in dem Fall, dass der gebietsfremde Verkehrsunternehmer, der in Deutschland nach der Entladung der Sendung, die der grenzüberschreitenden Beförderung zugrunde lag (*im Beispielsfall von Tschechien nach Bremen*) nach der ersten Kabotagebeförderung in Deutschland (*im Beispielsfall von Bremen nach Nürnberg*) eine neue Sendung in Deutschland (*im Beispielsfall in Nürnberg*) aufnahm und dann „beladen“ über die Grenze zu einem Empfänger in Frankreich fuhr und diese Sendung dort entlud. Dann konnte er nach dieser (*zweiten*) grenzüberschreitenden Beförderung (*von Deutschland nach Frankreich*) nochmals innerhalb von 7 Tagen nach der Entladung der Sendung, die Gegenstand der (*zweiten*) grenzüberschreitenden Beförderung war (*im Beispielsfall von Nürnberg nach Frankreich*), mit demselben Fahrzeug innerhalb Frankreichs wiederum erneut insgesamt maximal 3 Kabotagebeförderungen zulässigerweise durch-

führen. Übernahm er im Anschluss hieran in Frankreich eine neue Sendung, die er dann nach München verbrachte (*dritte grenzüberschreitende Beförderung*) und wollte er im Anschluss hieran mit demselben Fahrzeug innerhalb von 7 Tagen nach Entladung der Sendung, die Gegenstand dieser weiteren grenzüberschreitenden Beförderung war, eine Kabotagebeförderung innerhalb Deutschlands (*z.B. von München nach Hamburg*) durchführen, konnte er in Deutschland wiederum mit demselben Fahrzeug innerhalb von 7 Tagen eine solche Kabotagebeförderung (*und sogar maximal noch 2 weitere Kabotagebeförderungen*) zulässigerweise durchführen.

Änderung durch die VO (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2020.

Diese Möglichkeit ist nun durch die VO (EU) 2020/1055 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15.07.2020 eingeschränkt, indem in Art. 8 VO (EG) 1072/2009 der Absatz „2 a“ eingeführt wurde. Darin heißt es:

„Kraftverkehrsunternehmen dürfen innerhalb von 4 Tagen nach Ende ihrer Kabotagebeförderung in einem Mitgliedstaat keine Kabotagebeförderung mit demselben Fahrzeug oder im Fall einer Fahrzeugkombination mit dem Kraftfahrzeug desselben Fahrzeuges im selben Mitgliedstaat durchführen.“

Hieran schließt sich die Änderung des Art. 8 Abs. 3 Unterabsatz 1 der VO (EG) Nr. 1072/2009 an.

Darin heißt es nämlich:

„Innerstaatliche Güterkraftverkehrsdienste, die im Aufnahmemitgliedstaat von gebietsfremden Verkehrsunternehmern durchgeführt werden, gelten nur dann als mit dieser Verordnung vereinbar, wenn der Verkehrsunternehmer eindeutige Belege für die vorhergehende grenzüberschreitende Beförderung sowie für jede durchgeführte darauffolgende Kabotagebeförderung vorweisen kann. Falls sich das Fahrzeug innerhalb der Frist von 4 Tagen „vor der grenzüberschreitenden Beförderung“ in dem Hoheitsgebiet des Aufnahmemitgliedstaates befunden hat, muss der Verkehrsunternehmer zudem eindeutige Belege für alle Beförderungen vorlegen, die in diesem Zeitraum durchgeführt wurden.“

Das bedeutet:

Hat der gebietsfremde Verkehrsunternehmer eine grenzüberschreitende Beförderung beladen in ein bestimmtes Aufnahmemitgliedsland (*im Beispielsfall von Tschechien nach Bremen*) durchgeführt und anschließend dort zulässigerweise 1 (*oder maximal 3*) zulässige Kabotagebeförderungen in diesem Aufnahmemitgliedsland durchgeführt (*im Beispielsfall von Bremen nach Nürnberg*), dann darf er im Anschluss an eine (*weitere*) grenzüberschreitende Beförderung (*im Beispielsfall von Frankreich nach München*) „innerhalb von 4 Tagen in demselben Aufnahmemitgliedsland“ nicht noch einmal Kabotagebeförderungen (*im Beispielsfall von München nach Hamburg*) mit demselben Fahrzeug durchführen.

Der gebietsfremde Unternehmer muss also erst 4 Tage warten, bis er hieran anschließend eine Kabotagebeförderung durchführen kann.

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Schlafworte: *Mobilitätspakt: Neues zur Kabotage; Inkrafttreten der VO (EU) 2020/1055 am 21.02.2022. Hierdurch Änderung des Art. 8 der VO (EG) Nr. 1072/2009 durch Einfügung einer viertägigen Karenzzeit.*

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

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