

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #1/2023



Die Wirklichkeit ist immer langweilig, aber wenn wir einsehen, dass sie alles ist, was wir haben - dann hört sie wundersamerweise auf, langweilig zu sein.

Anthony Burgess

Aus dem Inhalt:

Pinienkerne auf Abwegen
von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: OLG Hamburg, Urteil vom 16.02.2023, Az. 6 U 55/22, § 435 HGB, leichtfertig, unbewachtes Abstellen eines Aufliegers, qualifiziertes Verschulden, Videoüberwachung, Auflieger, Assekuradeur, konkludente Abtretung

Ungeklärter Sendungsverlust nach
Annahmeverweigerung
von Angela Schütte

Seite 4

Schlagworte: Schadensersatz, Ablieferungshindernis, Weisung, ungeklärter Sendungsverlust, qualifiziertes Verschulden, §§ 419 425, 435 HGB

Übergabenachweis im EDI-Verfahren
von Frank Geissler

Seite 7

Schlagworte: Art. 17, 29 CMR, §§ 249 ff BGB, EDI-Verfahren, Versandliste, Übergabemanifest, Beweis Übergabe, konkludente Bestätigung, Schnittstellenkontrolle, Schadensersatz

Die Verspätungshaftung im
Seefrachtrecht
von Folkert Baars

Seite 8

Schlagworte: Hanseatisches OLG Hamburg, Urteil vom 11.08.2022, Az. 6 U 44/21; die Verspätungshaftung im Seefrachtrecht; Schadenersatzanspruch vor Fälligkeit aus § 280 BGB; Ersatz der zur Schadenminderung aufgewandten Luftfrachtkosten

Ihre Ansprechpartner

Seite 12

Pinienkerne auf Abwegen

In dem Verfahren mit dem Az. 6 U 55/22 hatte sich das OLG Hamburg mit Ansprüchen von Transportversicherern wegen des Verlustes einer Partie von 10.000 kg Pinienkernen mit einem Wert von USD 395.000,00 zu befassen.

Der ausführende Frachtführer hatte die Sendung vor dem Wochenende zu übernehmen und nach dem Wochenende abzuliefern.

Dem vertraglichen / ausführenden Frachtführer wurden keine Sicherheitsvorgaben erteilt.

Der Fahrer des ausführenden Frachtführers hat den Auflieger mit den Pinienkerne abgekoppelt und ungesichert auf einer privaten, frei zugänglichen Zufahrt in einem Gewerbegebiet vor einem Gewerbebetrieb abgestellt.

Am Anfang der privaten Zufahrtsstraße ist auf eine Videoüberwachung hingewiesen.

In seiner erstinstanzlichen Vernehmung hat der Fahrer des ausführenden Frachtführers erklärt, von einer korrespondierenden Videoüberwachung ausgegangen zu sein, Auflieger regelmäßig dort abgestellt und während des Wochenendes mehrfach zur Kontrolle an dem Abstellort vorbeigefahren zu sein.

Das Landgericht Hamburg hat mit Urteil vom 01.04.2022, Az. 415 HKO 79/20, den vertraglichen Frachtführer in Höhe der Regelaftung von EUR 105.072,12 verurteilt. Und die weitergehenden Ansprüche der Klägerin abgewiesen.

Gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg haben die Klägerinnen und die Beklagte Berufung bzw. Anschlussberufung eingelegt.

Die Klägerin mit der Begründung, dass der Beklagten ein qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB vorzuwerfen ist.

Die Beklagte mit der Begründung, dass die Klägerinnen nicht anspruchsberechtigt sind. Da zuvor die VN der Klägerinnen, mit Übersendung der Schadensunterlagen zur Regulierung und Regressierung an den Assekurateur, ihre Ansprüche (bereits) konkludent an den Assekurateur abgetreten habe.

Das OLG Hamburg hat mit Urteil vom 16.02.2023, Az. 6 U 55/22 Berufung und Anschlussberufung zurückgewiesen.

Die Anschlussberufung mit der Begründung, dass nach der Rechtsprechung des BGH ein VN, mit Übersendung mit der Schadensunterlagen an seinen Transportversicherer, zur Regulierung und Regressierung eines Schadens zwar grundsätzlich konkludent die Abtretung seiner Ansprüche an den Transportversicherer erkläre (vgl. BGH, NJW 1997, Seite 729 und Transportrecht 2008, Seite 113).

Gleiches aber nicht gelte, wenn der VN (zuvor) die Schadensunterlagen seinem Versicherungsmakler übersende, welcher dann hausintern die Unterlagen zur Regulierung und Regressierung an den Assekurateur weiterleitet. Da insoweit der VN (nur) seine Pflicht zur Schadensanzeige gegenüber dem Versicherer erfülle.

Und daher aus Sicht des VN die Schadensanzeige dazu diene, den Versicherer in den Stand zu versetzen, den Schaden auszugleichen und zu regressieren; unter Verweis auf die Entscheidung des OLG Brandenburg in r+s 2019, Seite 466, die Ausführungen von Koller in Transportrecht 2020, Seite 1 (2 ff.) sowie die Entscheidung des OLG Hamburg in RdTW 2099, Seite 33 (36).

Die von den Klägerinnen eingelegte Berufung hat das OLG Hamburg mit der Begründung abgewiesen, dass zwar das Abstellen eines abgekoppelten Aufliegers ohne Sicherungsmaßnahmen wie zum Beispiel einem Zapfenschloss, im öffentlichen Raum grundsätzlich als zumindest leicht fahrlässig zu qualifizieren ist. Da ein ungesicherter Auflieger durch unverdächtiges Ankoppeln durch Dritte entwendet werden kann. Und auch Kontrollfahrten zur Verhinderung eines entsprechenden Diebstahls ungeeignet sind. Was insbesondere gelte, wenn - wie hier - der Auflieger auch noch über das Wochenende und in einem Gebiet ohne größeren Publikumsverkehr abgestellt wird.

Gleichviel das Verhalten des Fahrers aber nicht als leichtfertig im Sinne des § 435 HGB zu qualifizieren sei.

Da der Fahrer in seiner Aussage bekundet habe, dass in seiner 5 ½-jährigen Tätigkeit dies der erste Diebstahl gewesen sei, obwohl der Fahrer am Abstellort schon länger ungesicherter Auflieger über das Wochenende abgestellt hatte.

So dass für den Fahrer bei dem ausgewählten Parkplatz nicht davon auszugehen gewesen wäre, dass Diebesbanden

dort nachgeeigneten Auflieger zum Entwenden suchen.

Da auch dem Auflieger nicht anzusehen war, dass er möglicherweise besonders diebstahlsgeeignete Ware geladen hatte.

Insbesondere aber durch die Aussage des Fahrers bestätigt wäre, dass der Fahrer den Auflieger in einem Bereich abgestellt habe, der erkennbar durch eine Kamera überwacht wurde (Schilder und Kameramast) und der Fahrer den Lkw in dem Bereich abgestellt hat, den die Kamera überwacht.

Wobei zwar eine Videoüberwachung das Ankoppeln eines ungesicherten Aufliegers durch unberechtigte Dritte nicht verhindere. Ein potenzieller Dieb aber eine Entdeckung und Identifizierung befürchten müsse.

Unerheblich sei insoweit auch, dass tatsächlich keine Aufzeichnung / Speicherung von Videodaten erfolgt sei.

Da bei der Beurteilung eines qualifizierten Verschuldens des Fahrers, auf dessen subjektive Vorstellungen (einer Videoüberwachung und Aufzeichnung) abzustellen sei.

Anderes ergebe sich auch nicht (allein) aus dem besonders hohen Warenwert. Da ein besonders hoher Wert der gegenständlichen Güter von rund EUR 400.000,00 nicht *allgemein bekannt* wäre.

Und die Klägerinnen auch nicht hinreichend substantiiert dargelegt hätten,

dass ausführender / vertraglicher Frachtführer auf den besonderen Warenwert hingewiesen worden wären.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: OLG Hamburg, Urteil vom 16.02.2023, Az. 6 U 55/22, § 435 HGB, leichtfertig, unbewachtes Abstellen eines Aufliegers, qualifiziertes Verschulden, Videoüberwachung, Auflieger, Assekuradeur, konkludente Abtretung.

Ungeklärter Sendungsverlust nach Annahmeverweigerung

Das Amtsgericht Nettetal, 17 C 29/22, hatte im Dezember 2022 über einen geltend gemachten Schadensersatzanspruch zu entscheiden.

Die Klägerin als Transportversicherer machte gegen die Beklagte einen Schadensersatzanspruch aus übergegangenem und abgetretenem Recht für den Verlust eines Fahrrades ihrer Versicherungsnehmerin geltend.

Die VN hatte ein E-Bike verkauft und mit dem Transport des E-Bikes die Beklagte beauftragt.

Die Beklagte führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte einen Subunternehmer.

Unstreitig war das E-Bike seitens der Beklagten übernommen worden und über das Depot der Beklagten in ein Hauptumschlaglager befördert worden. Von dort übernahm es die Subunternehmerin und transportierte es zu der Kundin.

Die Kundin jedoch verweigerte die Annahme des E-Bikes, so dass das E-Bike auf umgekehrtem Wege wieder zurück an die Versicherungsnehmerin transportiert werden sollte. Auf dem Rücktransport geriet das E-Bike in Verlust und der Verbleib konnte nicht aufgeklärt werden.

Im September 2020 wurde der Versicherungsnehmerin von der Beklagten mitgeteilt, dass das Sendungsgut in Verlust geraten war. Erst ein Jahr später wurde der Schaden von der Versicherungsnehmerin an die Klägerin gemeldet.

Die Klägerin regulierte abzüglich einer Selbstbeteiligung den der Versicherungsnehmerin entstandenen Schaden.

Die Beklagte wurde vorgerichtlich zur Zahlung des entstandenen Schadens aufgefordert und zahlte jedoch nicht.

Im Wege der Klage verlangt die Klägerin von der Beklagten den von ihr geleisteten Schadensersatz sowie den Selbstbeteiligungsbetrag ihrer Versicherungsnehmerin. Hierzu gab sie an, zum Einzug der Selbstbeteiligung von ihrer Versicherungsnehmerin ermächtigt worden zu sein.

Ferner führte sie aus, dass der Anspruch durch die Überlassung der Schadensunterlagen an sie übergegangen sei. Die Klägerin war der Ansicht, die Beklagte hafte für den Schaden gemäß den §§ 425, 435 HGB.

Von der Anwendung des § 435 HGB sei auszugehen, da die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen sei.

Die Verjährung würde sich daher nach § 439 Abs. 1 Satz 2 HGB richten und folglich drei Jahre betragen.

Die Beklagte bestritt die Aktivlegitimation der Klägerin.

Zudem behauptete die Beklagte, dass es zu dem Verlust der Sendung im Rahmen des Rücktransportes dadurch gekommen sei, dass die Subunternehmerin einen falschen Datensatz angelegt habe. Die Sendung sei zuletzt im Hauptumschlagslager lokalisiert worden. Die Beklagte habe erstmals durch das Aufforderungsschreiben im Oktober 2021 Kenntnis von dem Haftungsgrund erlangt.

Die Beklagte berief sich auf die Einrede der Verjährung und war im Übrigen der Ansicht, ihre Haftung sei auf die Zahlung des Gegenwertes von 208,25 Sonderziehungsrechten beschränkt.

Das Amtsgericht Nettetal hat der Klage in voller Höhe stattgegeben und dies wie folgt begründet:

Die Klägerin sei aktivlegitimiert. Dies auch ohne Vorlage des Transportversicherungsscheins. Denn bereits aus den weiteren Unterlagen ergebe sich schlüssig, dass die Klägerin die Zahlung des Schadensbetrages abzüglich der Selbstbeteiligung an ihre Versicherungsnehmerin vorgenommen habe. Es sei auch kein anderer Grund als ein bestehendes Transportversicherungsverhältnis ersichtlich oder denkbar, was die Klägerin ansonsten zu dieser, sich konkret auf diesen Schadensfall beziehenden Überweisung hätte veranlassen können. Die Klägerin sei ihrer primären Darlegung und Beweislast nachgekommen und nun wäre es Sache der Beklagten gewesen,

substantiiert zu bestreiten. Dies hat sie jedoch nicht getan.

Nicht nur, dass ein Nachweis über das Bestehen des Versicherungsverhältnisses beigebracht worden sei, so sei im Übrigen davon auszugehen, dass gemäß § 398 BGB Ansprüche seitens der Versicherungsnehmerin an die Klägerin abgetreten worden seien. Die Schadensunterlagen seien der Klägerin von der Versicherungsnehmerin überlassen worden und nach der ständigen Rechtsprechung des BGH läge hierin eine konkludente Abtretung der Schadensersatzansprüche (vgl. BGH, Urteil vom 20. September 2007 - I ZR 43/05).

Der Klägerin steht gegen die Beklagte aus abgetretenem bzw. auf diese der übergegangene Anspruch auf Schadensersatz aus den §§ 425, 428, 435 HGB in geltend gemachter Höhe zu.

Zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten war ein Frachtvertrag gemäß § 407 HGB zustande gekommen.

Unstreitig war, dass die Kunden die Annahme des E-Bikes verweigerte und es dadurch zu einem Ablieferungshindernis im Sinne des § 419 Abs. 1 S. 1 HGB gekommen war.

Entgegen der Ansicht der Beklagten war dadurch kein neuer Frachtvertrag zwischen der Versicherungsnehmerin und der Subunternehmerin zustande gekommen. Bei Beförderung oder Ablieferungshindernissen soll der Frachtvertrag umgestaltet und so erhalten werden können. In einem solchen Fall hat der Frachtführer gemäß § 419 Abs. 1 S. HGB bei dem Verfügungsberechtigten Weisung nach § 418 HGB einzuholen. Durch die Annahmeverweigerung des

Empfängers ist der Absender gemäß § 419 Abs. 2 HGB verfügungsberechtigt.

Sollte der Frachtführer in einem angemessenen Zeitraum keine Weisung des Verfügungsberechtigten erlangen können, so hat er gemäß § 419 Abs. 3 S. 2 HGB solche Maßnahmen zu ergreifen, die ihm nach eigenem Ermessen als die individuell besten im Interesse des Verfügungsberechtigten erscheinen. Hierzu zählt insbesondere die Rückbeförderung des Sendungsgutes an den Absender.

Vorliegend war vereinbart worden, dass das E-Bike zurücktransportiert wird und unstrittig ist, dass das Sendungsgut während der Retoure in Verlust geraten ist.

Auf etwaige Haftungsbegrenzungen kann sich die Beklagte nicht berufen, da der Verlust auf ein qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB zurückzuführen ist.

Die Klägerin ist für den Nachweis der Tatbestandsvoraussetzung des § 435 HGB darlegungs- und beweisbelastet.

Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH kommt es aber in Fällen, in denen der Vortrag des Ersatzberechtigten oder der unstrittige Sachverhalt ein grob fahrlässiges Verschulden des Frachtführers nahelegt und allein der Frachtführer zur Aufklärung des Schadens in zumutbarer Weise beitragen kann dazu, dass dieser sich nicht darauf beschränken kann, den Vortrag des Gegners nur zu bestreiten. In diesen Fällen ist der Frachtführer dazu gehalten, das Informationsdefizit des Gegners durch einen detaillierten Vor-

trag auszugleichen. Wenn er dieser sekundären Darlegungslast nicht nachkommt, kann daraus je nach den Umständen des Einzelfalles der Rückschluss auf ein qualifiziertes Verschulden gerechtfertigt sein (vgl. BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 - I ZR 104/11).

Solche Anhaltspunkte, die einen Rückschluss auf ein qualifiziertes Verschulden rechtfertigen können, bestehen etwa dann, wenn der Frachtführer trotz Nachfrage nicht zu den näheren Umständen des Verlusts und zu dem von ihm angestellten Nachforschungen zum Verbleib des Gutes vorgetragen hat und die Schadensursache daher völlig ungeklärt bleibt. Die Beklagte ist hier ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen.

Sie hat lediglich auf ein Verschulden ihrer Subunternehmerin verwiesen und behauptet, dass die Anlage eines falschen EDV-Datensatzes dazu führte, dass der weitere Verbleib des Rads nicht mehr aufgeklärt werden konnte. Das Fahrrad sei zuletzt auf dem Hauptumschlagslager festgestellt worden.

Die Beklagte ist somit ihrer obliegenden sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen und schon gar nicht, wenn sie nur den Ort des Sendungsverlustes benennt, ohne Angaben zu den beteiligten Personen, zum Organisationsablauf des Transports, zu Schadensverhütungsmaßnahmen und zu etwaigen Nachforschungen zum Verbleib der Sendung macht (vgl. BGH, Urteil vom 3. März 2011 - I ZR 50/10).

Für ein Fehlverhalten ihrer Subunternehmerin hat die Beklagte gemäß § 428 S. 2 HGB einzustehen.

Die Höhe des Anspruches ergab sich gemäß § 429 Abs. 3 S. 1 HGB. Es wird vermutet, dass der in der Rechnung ausgewiesene Preis abzüglich der Transportkosten der Marktpreis ist, wenn das Gut kurz vor der Übernahme zur Beförderung verkauft wurde.

Der geltend gemachte Anspruch der Klägerin war nicht verjährt.

Da der Beklagten ein qualifiziertes Verschulden vorzuwerfen war, war von der Anwendung der 3-jährigen Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 S. 2 HGB auszugehen, so dass keine Verjährung eingetreten war.

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

Schlagworte: Schadensersatz, Ablieferungshindernis, Weisung, ungeklärter Sendungsverlust, qualifiziertes Verschulden, §§ 419 425, 435 HGB

Übergabenachweis im EDI-Verfahren

In einem kürzlich verkündeten Urteil hat das Landgericht (LG) Düsseldorf klargestellt, wann von einem Nachweis der Übergabe an den Paketdienstleister ausgegangen werden kann, wenn das EDI-Verfahren genutzt wird (Urteil vom 24.02.2023, Az. 40 O 57/22, nicht rechtskräftig).

Im zugrundeliegenden Fall geriet aus einer Anzahl von 166 am selben Tage vom

Versender zum Transport bereitgestellter Pakete ein Paket mit Festplatten im Wert EUR°6.035,40 netto in Verlust.

Versender und Paketdienstleister hatten vorliegend das sog EDI-Verfahren vereinbart. Hierunter versteht man den elektronischen Datenaustausch (englisch: *electronic data interchange*), bei welchen die Beteiligten darauf verzichten, dass der Versender die im Transportgewerbe übliche Übernahmequittung erhält, der Frachtführer aber die Kontrolle nachholt, indem er alle ihm übergebenen Pakete bei Eingang in seiner ersten Umschlagbasis (HUB) scannt und den erfassten Paketeingang mit der ihm elektronisch übermittelten Versandliste abgleicht. Der Versender versieht zuvor alle Pakete mit den mit Barcodes ausgestatteten Versandaufklebern, wobei das Paket von der beklagenseits gestellten IT-Software jeweils automatisch elektronisch erfasst wird.

Vorliegend unterzeichnete der Fahrer der Beklagten bei Übernahme der in einem sog. *Feeder* bereitgestellten Pakete nur das Übergabemanifest, aus welchem sich die Gesamtanzahl ergab, nicht hingegen die Versandliste, welche der Beklagten aber elektronisch übersandt wurde.

Im Prozess verteidigte sich die Beklagte mit der Behauptung, zwar habe der Versender das Paket angemeldet, sie habe jedoch fragliches Paket tatsächlich bereits nicht erhalten, da dessen Scannung in ihrem Abholcenter nicht erfolgt sei.

Das LG folgte dieser Argumentation in seinem Urteil hingegen nicht:

Schon durch ihre Teilnahme am EDI-Verfahren sei die Beklagte zur substantiierten Stellungnahme dazu verpflichtet, welche Daten sie vom Versender erhalten habe. Den Eingang der Versandliste habe sie daher nicht pauschal bestreiten dürfen. Auch sei sie angesichts der Unterzeichnung des Übergabemanifests zur zeitnahen Rüge eines etwaigen Fehlbestandes verpflichtet gewesen. Mangels einer solchen Rüge habe sie konkludent erklärt, sämtliche in der Versandliste aufgeführten Pakete auch erhalten zu haben. Das Gericht bestätigte dabei nochmals diese bereits im Jahre 2005 durch Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf (Urteil vom 02.05.2005, Az. 18 U 82/04, BeckRS 2008, 7921) begründete und vom Bundesgerichtshof bestätigte Rechtsprechung (Urteil vom 30.01.2008, Az. I ZR 165/04).

Da die Beklagte auch nicht zu ihren Schnittstellenkontrollen vorgetragen habe, sei der Schluss auf eine unbegrenzte Haftung nach Art. 29 CMR geboten.

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

Schlagworte: Art. 17, 29 CMR, §§ 249 ff BGB, EDI-Verfahren, Versandliste, Übergabemanifest, Beweis Übergabe, konkludente Bestätigung, Schnittstellenkontrolle, Schadensersatz

Die Verspätungshaftung im Seefrachtrecht

Die Haftung des Verfrachters für Verspätungsschäden ist im deutschen Seehandelsrecht -anders als im allgemeinen Frachtrecht- nicht spezialgesetzlich geregelt. Vielmehr wird insoweit auf die allgemeinen Haftungsvorschriften des BGB zurückgegriffen, insbesondere die des Verzuges (§§ 286 ff BGB). Oftmals liegen jedoch bei einem Verzögerungsschaden im Rahmen eines Seetransportes die Voraussetzungen eines Verzuges nicht vor. Es stellt sich in diesen Fällen dann die Frage, ob der Befrachter vom Verfrachter dennoch Ersatz von Luftfrachtkosten verlangen kann, die der Befrachter aufwenden musste, um einen „drohenden“ - die Luftfrachtkosten übersteigenden- Verzögerungsschaden zu vermeiden. Das Hanseatische Oberlandesgericht hat zu dieser Frage ein Urteil verkündet (*Urteil vom 11.08.2022, Az. 6 U 44/21, das noch nicht rechtskräftig ist, weil gegen das Urteil beim BGH, Az. I ZR 140/22, die Revision anhängig ist*), das im Seefrachtrecht größere praxisrelevante Auswirkungen haben könnte.

Zum Sachverhalt, der dem Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 11.08.2022 zugrunde lag:

Die Klägerin ist Transportversicherer der S (Befrachter) und macht gegen die Beklagte (Verfrachter) aus übergegangenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin Ansprüche auf Ersatz eines Transport Schadens geltend. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte mit der Beklagten einen Rahmenvertrag abgeschlossen, in dem sich die Beklagte verpflichtet hatte, Produktionsteile für die Montage von Cockpits aus dem europä-

ischen Ausland nach Bremen zu transportieren, dort in Container zu verpacken und nach Mexiko zu verschiffen. Im Rahmen dieser Vereinbarung hatte die Beklagte Anfang Juni 2017 Produktionsteile nach Bremen transportiert und zwecks Verschiffung nach Mexiko in die Container BMU 6577054 und GESU 5953421 geladen. Die Beklagte teilte der Versicherungsnehmerin am 30.06.2017 per E-Mail mit, dass die Container wegen eines Maschinenschadens nicht in der Kalenderwoche 25 auf das Seeschiff „APL Holland“ verladen werden konnten und stattdessen auf das Seeschiff „MS Lisbon“ verladen werden sollten, welches in der KW 26 abfahren sollte. Am 06.07.2017 teilte die Beklagte der Versicherungsnehmerin der Klägerin wiederum per E-Mail mit, dass die Container nicht auf das Seeschiff „MS Lisbon“, sondern auf das Seeschiff „MS Buxcoast“ verladen werden würden, welches in der KW 27 am 10.07.2017 abfahren und am 25.07.2017 in Mexiko ankommen sollte. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin forderte die Beklagte auf, frühere Verschiffungsoptionen zu prüfen oder die am dringendsten benötigten Produktionsteile auf Kosten der Beklagten per Luftfracht nach Mexiko zu transportieren, wozu die Beklagte nicht bereit war. Die Versicherungsnehmerin der Klägerin beauftragte daraufhin die Spedition G mit dem Lufttransport, die den Lufttransport am 20.07.2017 durchführte und dafür der Versicherungsnehmerin der Klägerin Luftfrachtkosten in Höhe von USD 12.876,03 Euro berechnete. Diesen Schaden hat die Klägerin reguliert und verlangt nun Ersatz von der Beklagten.

Zum Urteil erster Instanz (LG Hamburg, Urteil vom 06.05.2021, Az. 407 HKO 19/19):

In erster Instanz haben die Parteien unter anderem über die Frage der Verspätung und der Fälligkeit sowie darüber gestritten, ob der Versicherungsnehmerin ein erheblicher Schaden gedroht hätte, der durch die Luftbeförderung abgewendet worden ist. Das Landgericht hat der Klage der Klägerin stattgegeben und unter anderem in der Urteilsbegründung ausgeführt, die Klägerin könne von der Beklagten Schadenersatz aus den Verzugsvorschriften der §§ 280 Abs. 1 und 2, 286, 249, 398 BGB wegen Verzögerung der Leistung verlangen. Die Versicherungsnehmerin habe einen fälligen und durchsetzbaren Anspruch gegen die Beklagte auf Verschiffung der Produktionsteile am 24.06.2017 gehabt. Es sei unerheblich, ob die Versicherungsnehmerin der Klägerin die Beklagte bei Vertragsschluss ausdrücklich darauf hingewiesen habe, dass es sich bei den zu transportierenden Produktionsteilen um Just-in-time bzw. Just-in-sequence-Lieferungen handele, weil es für die Beklagte zum einen bereits aus der Tätigkeit der Versicherungsnehmerin der Klägerin als Automobilzulieferer und zum anderen aus den Wochenübersichten, welche kleinschrittige, wöchentliche Lieferzyklen abbildeten, ersichtlich gewesen sei, dass es der Versicherungsnehmerin der Klägerin auf die Einhaltung eines Zeitplanes ankomme. Eine Mahnung der Versicherungsnehmerin der Klägerin sei gemäß § 286 Absatz 2 Nr. 1 BGB für den Verzugsseintritt entbehrlich gewesen, weil für die Leistung eine Zeit nach dem Kalender bestimmt sei. Die Beklagte habe die Verzögerung der Leistung auch zu vertreten. Die Klägerin habe zudem substantiiert dargelegt, dass eine verspätete Lieferung durch die Versicherungsnehmerin der Klägerin gegenüber VW in kurzer Zeit zu einem Schaden von erheblicher Höhe geführt

hätte, was die Beklagte nur unsubstantiiert bestritten habe. Mit den Aufwendungen für den Lufttransport einer Ersatzlieferung sei die Versicherungsnehmerin der Klägerin ihrer Schadenminderungspflicht nachgekommen und könne von der Beklagten hierfür Ersatz verlangen.

Zum Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichtes vom 11.08.2022, Az. 6 U 44/21:

Das Hanseatische Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, jedoch das Urteil anders als das Landgericht Hamburg begründet.

Nach Auffassung des Hanseatischen Oberlandesgericht Hamburg ergibt sich der Schadenersatzanspruch der Klägerin nicht aus den Verzugsvorschriften der §§ 280 Abs. 1 und 2, 286, 249, 398 BGB. Das Oberlandesgericht hat dieses wie folgt begründet:

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin habe gegen die Beklagte keinen fälligen und durchsetzbaren Anspruch auf Verschiffung der Produktionsteile am 24.06.2017 gehabt. Im Rahmen des von der Beklagten geschuldeten Seetransportes nach Mexiko habe ihre Hauptleistungspflicht gemäß § 481 Abs. 1 HGB vielmehr darin bestanden, die Güter über See zum Bestimmungsort zu befördern und dem Empfänger abzuliefern. Insoweit handele es sich um eine einheitliche Leistung. Da ausweislich der „Timeline EXW Pick up-DAT Veracruz“ für die Seebeförderung eine Dauer von 19 Tagen eingeplant gewesen sei, wäre die Ablieferung der streitgegenständlichen Container bei planmäßiger Verladung auf das Seeschiff „MS APL Holland“ am 24.06.2017 frühestens am 13.07.2017

fällig gewesen. Eine Mahnung der Versicherungsnehmerin der Klägerin nach dem 13.07.2017 sei nicht erfolgt. Die E-Mails der Versicherungsnehmerin der Klägerin vom 06.07.2017, mit der sie deutlich gemacht habe, dass sie eine Erfüllung erwartet, notfalls durch Transport mit einem Flugzeug, sei zwar nach Auffassung des Oberlandesgerichtes als Mahnung zu qualifizieren, diese Mahnung sei jedoch vor Fälligkeit der Leistung erfolgt und könne einen Verzug somit nicht auslösen. Die E-Mail der Beklagten vom 06.07.2017, mit der die Beklagte mitgeteilt habe, dass es überhaupt keinen Sinn ergeben würde, die Container vom Terminal zu holen, weil dann alles noch länger dauern würde, sei ebenfalls vor Fälligkeit der Leistung erfolgt und komme daher als eine ernsthafte und endgültige Erfüllungsverweigerung der Beklagten, die eine Mahnung entbehrlich mache, ebenfalls nicht in Betracht. Aus demselben Grund könne die Entbehrlichkeit einer Mahnung auch nicht auf die Annahme „besonderer Umstände“ im Sinne von § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB gestützt werden, die unter Abwägung der beiderseitigen Interessen den sofortigen Eintritt der Verzugsfolgen rechtfertigen könnte.

Jedoch sei der Schadenersatzanspruch der Klägerin aus § 280 BGB wegen Verletzung der allgemeinen Pflicht zur vertragsgemäßen Leistungserbringung begründet, ohne dass es auf die Fälligkeit der Leistung und einen Verzug der Beklagten ankomme. Der BGH habe in seinem Urteil vom 13.11.2018 zum Az. En ZR 39/17 (veröffentlicht in WM 2019, 1462) einen derartigen Schadenersatzanspruch vor Eintritt des Fälligkeitstermins gemäß § 280 Abs. 1 BGB für die Fälle „angesprochen“ (Teilziffer 43), in denen der Schuldner unmissverständlich

zu erkennen gegeben habe, die Leistung nicht rechtzeitig erbringen zu können und in denen der Gläubiger schon vor Fälligkeit Aufwendungen getätigt habe, die zur Minderung oder Begrenzung des drohenden Verzugschaden erforderlich waren. Der BGH habe diese Frage jedoch offengelassen. Das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg hält in der genannten Fallkonstellation einen solchen Schadenersatzanspruch vor Fälligkeit der Leistung aus § 280 BGB für begründet. Die Wertung könne in diesen Fällen nicht anders sein, als in den Fällen, in denen nach Fälligkeit der Leistung besondere Umstände im Sinne des § 286 Abs. 2 Nr. 4 BGB, unter Abwägung der beiderseitigen Interessen den Eintritt der sofortigen Verzugsfolgen nach Treu und Glauben als geboten erscheinen lassen. Wie die Beweisaufnahme in der zweiten Instanz ergeben habe, wäre das Seeschiff „MS Buxcoast“ erst am 25.07.2017 in Mexiko eingetroffen, so dass, wie die Beweisaufnahme in 2. Instanz ebenfalls ergeben habe, der am 20.07.2017 durchgeführte Lufttransport einen größeren Schaden verhindert habe. Da diese Rechtsfrage nach Auffassung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg grundsätzliche Bedeutung für die Rechtsfortbildung hat, hat das Hanseatische Oberlandesgericht die Revision zum BGH zugelassen.

Im Ergebnis kann also festgehalten werden, dass nach dieser Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichtes Hamburg der Befrachter einen Schadenersatzanspruch auf Ersatz der Luftfrachtkosten auch dann hat, wenn vor Fälligkeit der Leistung und Verzug des Verfrachters feststeht, dass der Verfrachter aus von ihm zu vertretenen Grund die im obliegende Leistung nicht rechtzeitig er-

bringen kann und der Lufttransport erforderlich ist, um einen die Lufttransportkosten übersteigenden Schaden zu verhindern.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Hanseatisches OLG Hamburg, Urteil vom 11.08.2022, Az. 6 U 44/21; die Verspätungshaftung im Seefrachtrecht; Schadenersatzanspruch vor Fälligkeit aus § 280 BGB; Ersatz der zur Schadenminderung aufgewandten Luftfrachtkosten

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