

strukturen, Bremerhaven, die Rechtsfragen des Schutzes von Offshore-Kabeln und Rohrleitungen auf See im Hinblick auf unterseeische Datenkabel. Das globale Datenkabelnetzwerk stelle die maßgebliche Infrastruktur des internationalen Datenverkehrs dar. Die europäische Anbindung an diese Infrastruktur sei indes redundant ausgestaltet. Durch die aktuelle Sabotage der Nord-Stream Pipeline sei die Vulnerabilität der unterseeischen Datenkabel in das Bewusstsein der Bevölkerung und der Politik getreten. In völkerrechtlicher Hinsicht stelle die Sabotage von nichtstaatlichen, außerhalb des küstenstaatlichen Hoheitsgebiets gelegenen Datenkabeln zwar keinen Verstoß gegen das Gewaltverbot in Art. 2 Ziff. 4 VN-Charta, jedoch einen Verstoß gegen das Interventionsverbot aus Art. 2 Ziff. 1 VN-Charta dar. Da bereits kein Verstoß gegen das Gewaltverbot anzunehmen sei, liege erst recht kein bewaffneter Angriff i.S.d. Art. 51 VN-Charta vor. Die Sabotage eines Datenkabels rechtfertigte daher keine militärische Selbstverteidigung. Schließlich sei die Einordnung von Sabotageakten als Seeräuberei, welche eine universelle und weitreichende Zuständigkeit zur Folge hätte, nach dem Wortlaut des Art. 101 SRÜ fraglich.

Im Rahmen der von Prof. Dr. *Katharina Reiling*, Universität Bremen, zum Abschluss der Konferenz geleiteten lebhaften Diskussionsrunde wurden zunächst die realen Bedrohungen für die maritime KRITIS und die gleichzeitig bestehende rechtliche Nebelwand hinsichtlich der Zuständigkeiten zum Schutz derartiger Infrastrukturen und der damit einhergehenden Rechtsunsicherheit hervorgehoben. Eine Teilnehmerin vom Forschungsverbund maritimes Recht wies zudem auf die Komplexität des Schutzes maritimer KRITIS hin,

welcher weiterer Erkenntnisse und der Einflussnahme auf die Politik bedürfe. *Peter Ehlers* begrüßte dies und betonte die dringende Erforderlichkeit einer gründlichen Studie zur Überzeugung der Politik sowie den hierfür erforderlichen Druck aus der Zivilbevölkerung. *Moritz Brake* schloss sich dem an und hob den fehlenden Schutz für maritime KRITIS hervor, die keiner Grauzone überlassen werde dürfe. Ein Teilnehmer des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) wies zudem auf die im September 2023 neu eingerichtete Stelle beim BSH zum Schutz kritischer Infrastrukturen hin. Von der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt kritisierte ein Teilnehmer die Fokussierung auf den Einsatz der Marine als zu eng. Es müssten vielmehr pragmatische Lösungen gefunden werden. Daran anschließend unterstrich *Frank Sill Torres* das eingangs genannte Ziel der Resilienz, welches insbesondere durch eine Überwachung, Beweissicherung und Antizipation erreicht werden könne. *Peter Ehlers* kritisierte die Resilienz durch eine Beweissicherung als nicht erfolgsversprechend. Das Problem liege vielmehr in der scharfen Trennung der Zuständigkeiten zwischen der Polizei und Marine. Zum Schutz maritimer KRITIS müssten die Kräfte gebündelt werden. *Moritz Brake* schlug anschließend eine Orientierung an der britischen und französischen Marine vor, welche im Vergleich zur deutschen Marine schnellere Entscheidungen treffen könnten. *Katharina Reiling* beendete die Diskussionsrunde mit der Frage nach dem Bestehen einer deutschen Koordinationsstelle für den Erfahrungsaustausch im Umgang mit Störungen maritimer KRITIS, wobei auf das Maritime Sicherheitszentrum (MSZ) in Cuxhaven hingewiesen wurde.

ENTSCHEIDUNGEN

Straße

§ 430 HGB

1. Mit (anteiliger) Regulierung des Schadens durch den Frachtführer gegenüber dem Transportversicherer, erkennt der Frachtführer gleichzeitig die Anspruchsberechtigung des Transportversicherers an; auch für ein nachfolgendes gerichtliches Haftungsverfahren.

2. Kosten eines Sachverständigen, welche sich über die Feststellung von Schadensursache/-höhe – und nicht die Überprüfung der Eintrittspflicht des Versicherers – verhalten, sind nach § 430 HGB erstattungspflichtig.

3. Weisen Frachtführer/dessen Versicherer Regressansprüche zurück, setzen sie sich damit in Verzug.

[Leitsätze des Einsenders]

AG Hamburg, Urt. v. 29.04.2022 – 33a C 269/21

Die Beklagte verlangt von der Beklagten aus abgetretenem und übergegangenem Recht Sachverständigen- und vorgegerichtliche Rechtsanwaltskosten wegen eines Transportschadens.

Die Klägerin trägt vor alleiniger Verkehrshaftungsversicherung der [...] aus Vermöld zu sein. Die [...] beauftragte die Beklagte am 12.10.2020 zu fixen Kosten mit dem Transport einer Partie gekühlter Backwaren von Groß-Gerau nach Rostock. Dabei kam es, wie der eingeschaltete Sachverständigen aufgrund einer Besichtigung beim Empfänger am 12.10.2020 feststellte, wegen unzureichender Kühlung zu einem Schaden i.H.v. 6.451,10 €.

Der Sachverständige berechnete für sein Gutachten 979,00 € netto. Die forderte die Beklagte mit Übersendung der Schadensrechnung vom 25.01.2021 zur Zahlung des ermittelten Schadensbetrags auf. Mit Schreiben ihrer Verkehrshaftungsversicherung vom 01.02.2021 wurde der Beklagten mitgeteilt, dass nach dortiger Auffassung Ersatzansprüche in vollem Umfang zurückzuweisen seien. Mit E-Mail vom 05.02.2021 wies die Beklagte ihrerseits gegenüber der [...] jegliche Ansprüche zurück und fügte dabei das Schreiben ihrer Verkehrshaftungsversicherung vom 01.02.2021 bei. Mit Schreiben ihrer Prozessbevollmächtigten vom 11.02.2021 machte die Klägerin gegenüber der Verkehrshaftungsversicherung der Beklagten Ansprüche auf Erstattung des Schadens und – erstmals – der Netto-Sachverständigenkosten geltend. Mit Schreiben vom 29.07.2021 erklärte die Verkehrshaftungsversicherung der Beklagten, den Schadensbetrag, nicht aber die Sachverständigenkosten, deren Erstattung sie ablehne, auf das Kanzleikonto überwiesen zu haben. Mit Schreiben vom 20.08.2021 bestätigten die Klägervorteiler den Eingang der 6.451,10 €, setzten eine Zahlungsfrist für die Sachverständigenkosten bis zum 09.09.2021 und bezifferten erstmals ihre vorgerichtlichen Rechtsanwaltsgebühren (i.H.v. 800,39 €, berechnet auf einen Streitwert von 6.451,10 € + 979,00 €). Mit Schreiben vom 24.08.2021 bat die Verkehrshaftungsversicherung der Beklagten die Klägervorteiler um Vorlage einer Vollmacht und bot an, auf die Sachverständigenkosten 490,00 € zu zahlen. Hierauf erfolgte eine Reaktion der Klägervorteiler vom 01.09.2021, die die Versicherung dazu bewegte, ihr Angebot einer Teilzahlung mit Schreiben vom 09.09.2021 zurückzuziehen und weitere Zahlungen abzulehnen. Mit Schreiben vom 14.09.2021 stellten die Klägervorteiler der Klägerin ihre vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten in Rechnung, die die Klägerin am 22.09.2021 überwies.

Die Klägerin behauptet, die Sachverständigenkosten am 31.05.2021 ausgeglichen zu haben. Aus der Erklärung vom 17.09.2021 gehe die Abtretung der Forderungen der ... GmbH aus dem Schadensfall an die Klägerin hervor.

[...]

Die Beklagte [...] bestreitet die Aktivlegitimation der Klägerin. Die Gutachterkosten seien nicht geschuldet, da der Gutachter nicht nur – grundsätzlich gem. § 430 HGB erstattungsfähige – Feststellungen zur Schadenshöhe getroffen habe, sondern auch – insoweit nicht erstattungsfähige – zur Schadensursache. Für eine Geltendmachung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten fehle es an einer Inverzugsetzung der Beklagten.

[...]

Entscheidungsgründe

I.

Die Klage ist zulässig und begründet.

1.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte einen Anspruch aus abgetretenem und übergegangenem Recht auf Zahlung der vollständigen Sachverständigenkosten i.H.v. 979,00 € aus § 430 HGB i.V.m. §§ 398 BGB, 86 Abs. 1 VVG.

a)

Die Einwendungen der Beklagtenseite gegen die Aktivlegitimation sind angesichts der vollständigen Erstattung des festgestellten Warenschadens i.H.v. 6.451, 10 € (vgl. Anlage K 7) nicht erheblich.

Der Klägervorteiler hat gegenüber [...] der Versicherung der Beklagten, vorgerichtlich seine Bevollmächtigung angezeigt. Umgekehrt ist die [...] vorgerichtlich für die Beklagte aufgetreten. Vor diesem Hintergrund war in der Zahlung [...] an den Klägervorteiler ein »Zeugnis [der Beklagten] gegen sich selbst« (vgl. BGH, Urt. v. 01.12.2005 – I ZR 284/02 [= TranspR 2006, 202], Rn. 16) in dem Sinne zu sehen, dass damit die Aktivlegitimation der Klägerin anerkannt wird.

b)

Der Frachtführer hat im Falle des Verlusts des Gutes gem. § 430 HGB über den nach § 429 HGB zu leistenden Wertersatz auch die Kosten der Schadensfeststellung zu tragen.

Da durch die Schadensfeststellung der Schadensumfang ermittelt werden soll und sich hiernach auch der infolge des Substanzschadens zu leistende Ersatz bestimmt, sind die bei der Schadensfeststellung angefallenen Kosten untrennbar mit dem Schadensfall verknüpft (vgl. Begründung des Regierungsentwurfs des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucks. 13/8445, S. 65; BGH, Urt. v. 11.09.2008 – I ZR 118/06 [= TranspR 2008, 362], Rn. 35). Im Übrigen gilt – außer im Fall des § 435 HGB – der Grundsatz, dass schadensbedingte Folgeschäden nach den §§ 425 ff. HGB nicht ersatzfähig sind. Deshalb gehören die Kosten der Ermittlung der Schadensursache nicht zu den nach § 430 HGB erstattungsfähigen Schadensfeststellungskosten (BGH, Urteil vom 11.09.2008, a.a.O.; Brandenburgisches Oberlandesgericht, Urt. v. 29.05.2019 – 7 U 142/13 [= TranspR 2019, 386], Rn. 49, juris).

Der Auftrag an den Sachverständigen war es, »zwecks Zustandsfeststellung« eine Besichtigung vorzunehmen. Soweit der Sachverständige ausdrücklich auch einen Abschnitt zur »Schadensursache« in sein Gutachten aufgenommen hat, steht dies im vorliegenden Einzelfall nicht einer vollständigen Erstattungsfähigkeit entgegen. Bei einem Kühlschaden ist es notwendig zu untersuchen, was genau wann passiert ist, da der Schaden in der Regel nicht sichtbar ist, sondern in einer zwischenzeitlichen Unterbrechung der Kühlkette oder Einschränkung der Kühlleistung liegen kann. Die Grenze zwischen der Ermittlung der Schadensursache und -höhe lässt sich deshalb nicht immer trennscharf ziehen und führt hier zu einer vollständigen Erstattungsfähigkeit.

Die Frage des qualifizierten Verschuldens bei der Schadensentstehung gem. § 435 HGB ist vorliegend ohne Belang. Zwar unterliegt der Anspruch nach § 430 HGB auch der Haftungsbegrenzung gem. § 431 Abs. 1 HGB von 8,33 SZR pro Kilogramm beschädigten Gutes. Das Gesamtgewicht der beschädigten Güter auf 14 Paletten lag aber so hoch, dass die Haftungshöchstbeträge zu keiner Einschränkung des Anspruchs führen. Insgesamt waren 32 Paletten Güter mit einem Gesamtgewicht von 14.512 kg transportiert worden. Schon aus einer überschlägigen Rechnung, bei der das Gesamtgewicht gleichmäßig auf die 32 Paletten verteilt wird, ergäbe dies ein Gewicht von 453,5 kg pro Palette und von 6.349 kg für 14 Paletten.

2.

Die Klägerin hat gegen die Beklagte außerdem einen Anspruch auf Zahlung vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten, allerdings nur i.H.v. 713,76 €.

Die Beklagte macht zu Unrecht geltend, die vorgerichtliche Geschäftsgebühr sei dem Grunde nach vor Eintritt des Verzugs entstanden und deshalb nicht erstattungsfähig.

Die Versicherung der Beklagten hatte bereits mit E-Mail an die Klägerin vom 05.02.2021 die Haftung für den Warenschaden zurückgewiesen. Die Ernsthaftigkeit der Zurückweisung ergibt sich auch daraus, dass die Versicherung bereits mit Schreiben vom 01.02.2021 an die Beklagte als ihre Versicherungsnehmerin ebenfalls eine Haftung (der Beklagten gegenüber der Klägerseite) zurückgewiesen hatte. Nach einer solchen Zurückweisung die Klägerin berechtigt gewesen, für die weitere Schadensverfolgung Rechtsanwälte zu beauftragen. Das erste Auftreten der Klägervertreter fand nach Aktenlage erst mit dem Schreiben vom 11.02.2021 statt. Es gibt keine Anhaltspunkte dafür, dass die Klägervertreter vor der Anspruchszurückweisung mandatiert worden waren.

Allerdings war zu diesem Zeitpunkt mit der Rechnung vom 25.01.2021 nur die Erstattung des Warenschadens i.H.v. 6.451,10 € verlangt worden, nicht aber der Sachverständigenkosten. Und auch nur auf den Warenschaden bezogen sich die Anspruchszurückweisungen vom 01.02.2021 und vom 05.02.2021. Deshalb fand dann auch die Einschaltung der Klägervertreter ohne zuvor erfolgte Inverzugsetzung der Beklagten oder ihrer Verkehrshaftungsversicherung hinsichtlich der Sachverständigenkosten statt. Folglich können vorgerichtliche Rechtsanwaltskosten der Höhe nach allein mit Blick auf den Warenschaden i.H.v. 6.451,10 € berechnet werden. Die 1,3-Geschäftsgebühr betrug dann 57,80 €, zu der 20,00 € Kostenpauschale und – von der Beklagten ist die Erhebung von Brutto-Rechtsanwaltskosten nie infrage gestellt worden – Umsatzsteuer hinzuzurechnen sind. Dies ergibt 713,76 €.

3.

Die Zinsforderungen folgen aus §§ 280, 286 Abs. 2, 288 Abs. 1 BGB i.V.m. § 187 BGB.

Für die Zahlung der Zinsen auf die Sachverständigenkosten ist die Erfüllungsverweigerung der Versicherung vom 29.07.2021 maßgeblich, für die Rechtsanwaltsgebühren ihre Erfüllungsverweigerung vom 09.09.2021. Die Zinsläufe beginnen jeweils am Folgetag der Erklärungen (§ 187 BGB).

[...]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 17, 23, 29 CMR

1. »Dem Vorsatz gleichstehende Fahrlässigkeit« i.S.d. Art. 29 CMR bedeutet grobe Fahrlässigkeit.

2. Der Frachtführer haftet nicht nur für seine Bediensteten und Personen, die ohne seine Bediensteten zu sein, regelmäßig im Rahmen seines Unternehmens tätig werden, sondern auch für andere Personen, die auf seinen Wunsch an der Durchführung einer bestimmten Beförde-

rung mitwirken, so insbesondere für seine Unterfrachtführer und dessen Personal.

3. Grob fahrlässiges Organisationsverschulden erfordert einen objektiv und subjektiv schweren Verstoß gegen die Anforderungen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Dasjenige muss unbeachtet geblieben sein, was im gegebenen Fall eigentlich jedem hätte einleuchten müssen. Voraussetzung dafür ist in der Regel das Bewusstsein der Gefährlichkeit des eigenen Verhaltens. Der Frachtführer hat demnach unbeschränkt für den Schaden am Transportgut oder dessen Verlust einzustehen, wenn ihm eine ungewöhnliche, auffallende Vernachlässigung bei durchaus vorhersehbarem Schaden vorzuwerfen ist, wobei eine Vielzahl von Nachlässigkeiten und Unvorsichtigkeiten, von denen jede für sich die Gefahr eines Schadens erhöht, zur Haftung wegen grober Fahrlässigkeit führen kann.

4. Mit einem Diebstahl des Gutes durch Dritte kann sich der Frachtführer im Allgemeinen nicht von seiner Haftung befreien, es sei denn, der Diebstahl hätte unter so ungewöhnlichen Umständen stattgefunden, dass ihn der Frachtführer auch unter Anwendung der äußersten Sorgfalt nicht hätte vermeiden können.

5. An die Sorgfalt des Frachtführers ist ein strenger Maßstab anzulegen und die äußerste zumutbare Sorgfalt zu verlangen, weshalb ein Verstoß gegen Weisungen oder ausdrückliche Vereinbarungen (hier: Weitergabe des Transportauftrags in einer von der ursprünglichen Frachtführerin nicht kontrollierten Auftragskette) in der Regel ein grobes Verschulden begründet. Wobei es für die Beurteilung all dieser Fragen es wesentlich auf die Umstände des Einzelfalls ankommt.

[Leitsätze der Redaktion]

OGH, Ur. v. 09.11.2022 – 7Ob115/22w

ECLI:AT:OGH0002:2022:0070OB00115.22W.1109.000 (vorgehend: OLG Graz, Ur. v. 19.05.2022 – 2 R 226/21d-108; LG Graz, Ur. v. 30.09.2021 – 22 Cg 63/20v-82)

[1] Die Klägerin ist der Warentransportversicherer der E* GmbH (in der Folge Versicherungsnehmerin oder Auftraggeberin). Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte mit dem Transport einer Maschine von R* (Österreich) nach P* M* (Spanien), wobei vereinbart war, dass die Beklagte berechtigt ist, den Transport an andere Frachtführer zu vermitteln und dass die Auswahl der beauftragten Frachtführer durch die Beklagte mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns erfolgt.

[2] Daraufhin beauftragte die Beklagte die Erstnebenintervenientin mit der Durchführung des Transports. Letztere verfügt nicht über Transportfahrzeuge und bedient sich stets Dritter zur Ausführung der von ihr übernommenen Transportverträge. Die Beklagte vereinbarte mit der Erstnebenintervenientin in Allgemeinen Geschäftsbedingungen unter dem Punkt »Weitergabeverbot«, dass der Auftrag nur mit ihrer vorab eingeholten Zustimmung an Dritte weitergegeben werden dürfe und die Erstnebenintervenientin zu