Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #1/2025

„Ich setzte den Fuß in die Luft und sie trug.“

(Hilde Domin)

Aus dem Inhalt:

Haften Deutsche Post AG / DHL bei Auslandssendungen nach den Bestimmungen des Weltpostvertrags („WPV“) / Postpaketübereinkommens („PPÜ“) tatsächlich nur / noch beschränkt?
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Haftung, Weltpostvertrag, Postpaketübereinkommen, Deutsche Post AG, DHL, Weltpostvertrag „Abidjan“ 2021, Weltpostvertrag 2016, Ratifizierung, AGB, Gerichtsstandsklausel, Unwirksamkeit,

Grundsätze des Anscheinsbeweises, wenn ein Brand in einem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit Schweißarbeiten ausbricht
von Angela Schütte **Seite 4**

Schlagworte: Anscheinsbeweis, Verstoß gegen Schadensverhütungsvorschriften, §§ 823 Abs. 1, 280 Abs. 1, 249 BGB

Die Beweislast für den Inhalt eines in China gestauten Containers trifft den Anspruchsteller, wobei zumindest bei unklaren Frachtdokumenten dieser nur durch Zeugenbeweis geführt werden kann
von Frank Geissler **Seite 8**

Schlagworte: Fixkostenspedition, Diebstahl, Containerinhalt, Beweisanforderungen, §§ 407, 425 ff HGB, § 286, § 373 ZPO

Was viele nicht wissen!
von Folkert Baars **Seite 10**

Schlagworte: angebotener Preis ohne Zusatz ist der Bruttopreis (Urteil des BGH, Urteil vom 20.02.2019, Az. VIII ZR 115/18), (BGH, Urteil vom 16.01.2024, Az. IV ZR 385/22); Betriebsgefahr im Sinne von § 7 StVG?; Gebrauch des Fahrzeuges im Sinne § 1 PflVG

Ihre Ansprechpartner **Seite 12**

Haften Deutsche Post AG / DHL bei Auslandssendungen nach den Bestimmungen des Weltpostvertrags („WPV“) / Postpaketübereinkommens („PPÜ“) tatsächlich nur / noch beschränkt?

Wir haben in unseren Newslettern bereits wiederholt über die Haftung der Deutschen Post AG / DHL bei Sendungen in das Ausland nach den Bestimmungen des WPV / PPÜ berichtet (vgl. insoweit auch der Unterzeichner in TransportR. 2006, Seite 339: Der BGH zur Haftung der Deutschen Post AG für Sendungsverlust; Anmerkung zu OLG Köln, TransportR. 2003, S. 159; Die Haftung für den Verlust und die Beschädigung von Postsendungen im nationalen und internationalen Verkehr; Newsletter #1/2019, Seite 2- abzurufen jeweils über unsere Internetseite).

Wobei nach den Klauseln der von DHL / der Deutschen Post AG geschlossenen Rahmenverträgen (= AGB) DHL als vertraglicher Frachtführer agiert.

Bei Auslandssendungen jedoch (nur) als *Vertreterin* der Deutschen Post AG.

Unter Verweis auf deren Haftung bei Sendungen in das Ausland (nur) nach den Bestimmungen des WPV / PPÜ.

Der Höhe nach beschränkt; auch bei einem qualifizierten Verschulden nicht zu durchbrechen.

Und einer (ausschließlichen) Gerichtsstandsklausel „Bonn“.

In ständiger Rechtsprechung haben das Amtsgericht und Landgericht Bonn sowie das Oberlandesgericht Köln die (ausschließlichen) Gerichtsstandsklauseln der Deutschen Post AG / DHL bisher als wirksam erachtet.

Und hat (bis dahin) in ständiger Rechtsprechung des OLG Köln die Haftung der Deutschen Post AG als nach den Bestimmungen des WPV / PPÜ beschränkt angesehen (vgl. OLG Köln, Urteil vom 19.03.2019, Az. 3 U 79/ 19 = TransportR. 2020, Seite 448; OLG Köln, Urteil vom 15.10.2002, Az. 3 U 4/02 – *jeweils in unseren Sachen*).

Korrespondierend hat in anderer unserer Sachen das Landgericht Dortmund eine weitere unserer Klagen, wegen der (ausschließlichen) Gerichtsstandsklausel der Deutschen Post AG / DHL, als unzulässig abgewiesen.

In dem Berufungsverfahren hat indes das OLG Hamm, mit Urteil vom 16.12.2024, Az. I-18 U 179/23, festgeschrieben, dass die entsprechende (ausschließliche) Gerichtsstandsklausel „Bonn“ der Deutschen Post AG / DHL nach § 40 Abs. 2 S. 1 Nr. 2 ZPO i. V. m. §§ 689 Abs. 2, 802 ZPO sowie wegen eines Verstoßes gegen Art. 31 Abs. 1 CMR unwirksam ist.

Da die Klausel einen (gewerblichen) Kunden, mit Wohnsitz außerhalb des OLG-Bezirks Köln, der ein Mahnverfahren einleiten will, an das zuständige Mahngericht (AG Euskirchen) verweisen würde, obwohl nach § 689 Abs. 2 S. 1 ZPO der allgemeine Gerichtsstand des Antragstellers begründet ist.

Zudem aber die Klausel mit der Vorschrift des § 802 ZPO kollidiere, da nach der Klausel für jegliche Streitigkeiten aus den genannten Verträgen - und mithin auch solche im Stadium einer Zwangsvollstreckung - (nur) die Zuständigkeit der Gerichte in Bonn begründet sein soll.

Zudem aber, soweit (tatsächlich) ein grenzüberschreitender Lastwagentransport stattgefunden hat, die Gerichtsstandsklausel gegen die (nach Art. 41 CMR zwingende) Gerichtsstandsklausel des Art. 31 Abs. 1 CMR verstößt.

Da - so das OLG Hamm - *die Gerichtsstandsklausel des Rahmenvertrages… unabhängig davon Geltung (beansprucht), ob diese Forderung unter den Bestimmungen eines internationalen Postübereinkommens vorgenommen wird oder nicht.*

Wobei - so das OLG Hamm – DHL unstrittig, belegt durch die „AGB Europaket“, auch internationale Paketbeförderungen außerhalb von Postübereinkommen vornimmt

Das OLG Hamm hat weiter festgestellt, dass die Bestimmungen des Weltpostvertrages keine Regelungen zur internationalen und örtlichen Zuständigkeit, welche für sich eine Zuständigkeit der Gerichte in Bonn begründen würden, enthält.

Da für die streitgegenständliche Beförderung unerheblich, hat das OLG Hamm in seiner Entscheidung ausdrücklich offengelassen, ob der WPV 2016 sowie die ergänzenden Bestimmungen (Text WPV 2016, siehe BGB l. II 2019 Nr. 11, Seite 530 ff und 4178 ff.) durch das WPV „Abidjan“ gegenstandslos geworden ist, da nach Art. 40 Nr. 1 WPV 2016 (und korrespondierend der Bestimmungen der WPV zuvor) das WPV 2016 nur *bis zum Inkrafttreten der Verträge des nächsten Kongresses* Gültigkeit hatte.

D. h., durch den nachfolgenden WPV „Abidjan“ seine Gültigkeit automatisch verloren hat.

So - auf die vorzitierte Entscheidung des OLG Köln vom 19.03.2019, Az. 3 U 79/19 = TransportR. 2020, S. 448, mit umfassender Begründung Czerwenka (Transportrecht, Seite 2020 Seite 425; das WPV 1999 betreffend).

Mit korrespondierenden Regressen vor dem Landgericht Bonn / OLG Köln befasste Kollegen aus Köln zwischenzeitlich aber berichtet haben, dass das OLG Köln seine mit Urteil vom 19.03.2020, Az. 3 U 79 /19 = Transportrecht 2020, Seite 448 ff., eingenommene und nachfolgend vertretene Auffassung zwischenzeitlich aufgegeben haben soll.

Und sich - mit der vorangestellten Auffassung von Czerwenka - nunmehr der Auffassung zeigte, dass die Geltung des WPV 2016 nach Art. 40 Nr. 1 WPV 2016, durch Inkrafttreten des WPV „Abidjan“ vom 26.08.2021 beendet wurde.

Und, da das WPV „Abidjan“ durch die Bundesrepublik Deutschland noch nicht ratifiziert ist, in Deutschland gegenwärtig keine Bestimmungen des WPV / PPÜ zur Anwendung kommen würde.

Nach Mitteilung unserer Kölner Kollegen sollen die Deutsche Post AG / DHL korrespondierende Urteile des OLG Köln durch unmittelbare Bezahlung der (jeweiligen) Klageforderung nach den mündlichen Verhandlungen für sich verhindert haben.

Sodass zusammenfassend Regresse gegen die Deutsche Post AG / DHL, wegen Unwirksamkeit der aktuellen ausschließlichen Gerichtsstandsklausel in den AGB der Deutschen Post AG / DHL, Klagen in Deutschland auch vor anderen, nach § 30 ZPO oder den Bestimmungen der CMR / des MÜ örtlich zuständigen Gerichten erhoben werden können.

Und gegenwärtig, bei internationalen Beförderungen, sich die Deutsche Post AG / DHL nicht auf die Bestimmungen des WPV / PPÜ berufen können. Die Haftung auch bei einem qualifizierten Verschulden nur beschränkt. Jedenfalls bis zur Ratifizierung des WPV „Abidjan“ aus dem Jahre 2020.

D. h., für alle dem 26.08.2021 nachfolgenden Beförderungen bis zur Ratifizierung durch die Bundesrepublik Deutschland.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Haftung, Weltpostvertrag, Postpaketübereinkommen, Deutsche Post AG, DHL, Weltpostvertrag „Abidjan“ 2021, Weltpostvertrag 2016, Ratifizierung, AGB, Gerichtsstandsklausel, Unwirksamkeit

Grundsätze des Anscheinsbeweises, wenn ein Brand in einem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit Schweißarbeiten ausbricht

Mit Verfügung des Oberlandesgerichts Rostock, 5 U 24/23, vom 18.12.2024 hat das OLG die Beklagte/Berufungsklägerin darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgericht Neubrandenburg vom 23.02.2023, Az. 10 HKO 9/22, gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Der Entscheidung des Landgerichts Neubrandenburg lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Sportkaskoversicherer hatte die Beklagte auf Zahlung von Schadensersatz aus abgetretenem Recht in Anspruch genommen.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte die Beklagte im Sommer 2020 mit Schweißarbeiten am Fundament des Außenbordmotors des versicherten Bootes beauftragt. Die Versicherungsnehmerin hatte vor Beginn der Schweißarbeiten die Kraftstoffleitungen zurückgebaut.

Am 28.07.2020 kam es bei der Durchführung der Schweißarbeiten zu einem Brand des Außenbordmotors, wodurch der Motorkraftkopf durch das Feuer vollständig zerstört wurde.

Die Versicherungsnehmerin meldete den Schaden an die Klägerin. Es wurde die Reparatur des Schadens durchgeführt und die Klägerin glich bedingungsgemäß die Reparaturkosten aus.

Die Klägerin behauptete, dass die Beklagte sämtliche der Brandverhütung dienenden Unfallvorschrift verletzten habe, sodass sie für den entstandenen Schaden haften würde.

Die Beklagte jedoch machte geltend, sie treffe keine Sorgfaltspflichtverletzung. Erstmals in der Klageerwiderung trug sie zudem vor, der Brand sei entstanden, nach dem ein weiteres Hausboot direkt neben das streitgegenständliche Boot angelegt habe. Bei diesem Hausboot sei Benzin ausgetreten und der Zeuge habe Benzingeruch wahrgenommen und im selben Moment habe auch schon das Wasser gebrannt. Die Flammen seien vom Wasser am Heck des streitgegenständlichen Bootes vorgeschlagen und hätten auch den Bereich des Motors erfasst.

Das Landgericht Neubrandenburg hat nach Beweisaufnahme der Klage der Klägerin in voller Höhe stattgegeben.

Das Landgericht hatte festgestellt, dass der Klägerin gemäß § 823 Abs. 1, § 280 Abs. 1, 249 BGB i.V.m. § 86 VVG ein Anspruch auf Zahlung zusteht.

Das Landgericht war zu dem Ergebnis gekommen, dass die Beweisaufnahme im Hinblick auf einen möglichen konkreten tatsächlichen Schadenshergang unergiebig war. Die beiden angehörten Zeugen konnten keine eigene Kenntnis kundtun.

Somit konnte die Ursächlichkeit zwischen den Schweißarbeiten der Beklagten und dem Brand am Motor nicht positiv festgestellt werden.

Das Landgericht stellte hierzu jedoch fest, dass die Grundsätze des Anscheinsbeweises durchgreifen würden. Es wies daraufhin, dass diese bei Brandschäden nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes und der Obergerichte Anwendung fänden, wenn der Brand in einem zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit feuergefährlichen Arbeiten/Tätigkeiten entstanden sei (BGH, Urteil vom 19.01.2010, Versicherungsrecht 2010,392).

Aus Sicht des Landgerichts fielen hierunter auch die Schweißarbeiten, wie sie von der Beklagten ausgeführt worden seien. Der konkrete Kausalverlauf sei dann nicht zu klären.

Somit haftet die Beklagte auch ohne Feststellung des genauen Schadenshergangs nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises. Unstreitig war, dass der Brand und der darauf beruhende Schaden am Motor und am Tank und den Benzinleitungen des Bootes in unmittelbarem örtlichem und zeitlichem Zusammenhang mit den Schweißarbeiten der Beklagten entstanden war.

Die Beklagte hatte keinerlei Tatsachen dargelegt oder bewiesen, die ernsthaft eine andere Verursachung als die durch die Arbeiten der Beklagten begründen.

Nach Anhörung des sachverständigen Zeugen sei erkennbar gewesen, dass es sich um ein Schaden durch brennendes Benzin gehandelt hat, wobei der Brand im Bereich unter dem Motor entstanden sein muss, weil auch die gekappten Benzinzuleitung verschmort waren. Den seitens der Beklagten geschilderten Hergang, das Benzin aus einem anderen anlegenden oder vorbeifahrenden Boot

unbemerkt unter das streitgegenständliche Boot geflossen sein soll, hielt der sachverständige Zeuge für unwahrscheinlich, weil dann das Feuer über Benzinzufluss bis zu dem anderen Boot dieses ebenfalls hätte in Brand setzen müssen, wovon jedoch nie die Rede gewesen war.

Zudem lagen keinerlei Anhaltspunkte für die Anwesenheit eines anderen Bootes vor.

Da die Beklagte den sie treffenden Anscheinsbeweis für eine schuldhafte Schadensverursachung auch nicht durch Darlegung einer tatsächlich oder ernsthaft möglichen alternativen Schadensursache widerlegen konnte, haftet sie für den entstandenen Schaden. Insbesondere stellt das Landgericht fest, dass die Beklagte nicht dargelegt hatte, welche Brandschutzvorschriften sie gegebenenfalls erfüllt hatte und weshalb diese (nicht dargelegten) Maßnahmen zur Verhinderung eines Brandes ausreichend gewesen sein sollten oder inwieweit deren Einhaltung gegebenenfalls zu einer Haftungsfreistellung hätten führen können.

Das Bestreiten der Beklagten hinsichtlich der geltend gemachten Schadenhöhe wies das Landgericht als unbegründet zurück, da der sachverständige Zeuge die einzelnen Schadenspositionen als nachvollziehbar und plausibel bestätigt hatte.

Gegen die landgerichtliche Entscheidung legte die Beklagte Berufung vor dem Oberlandesgericht Rostock ein.

Das OLG wies die Beklagte - wie eingangs erwähnt - darauf hin, dass die Berufung keine Aussicht auf Erfolg haben werde.

Der Senat führte hierzu aus, dass es mit dem Landgericht davon ausgehen würde, dass zulasten der Beklagten die Grundsätze des Anscheinsbeweises durchgreifen würden. Im Übrigen habe das Landgericht als unstreitig festgestellt, dass es durch die Schweißarbeiten zu einem Brand des Außenbordmotors gekommen ist.

Das OLG vertiefte hierzu, dass insbesondere die Regeln des Anscheinsbeweises eingreifen, wenn Brandschutzvorschriften verletzt worden seien. Dies sei hier der Fall, denn nach eigenen Angaben des Geschäftsführers der Beklagten seien bei der Durchführung der Schweißarbeiten gegen § 30 Abs. 1 der Unfallverhütungsvorschrift WGV-D1-schweißen, schneiden und verwandte Verfahren - verstoßen worden.

Nach diesen Regelungen hat der Unternehmer dafür zu sorgen, dass in Bereichen mit Brand- oder Explosionsgefahr schweißtechnische Arbeiten nur durchgeführt werden, wenn eine Brandentstehung verhindert und eine explosionsfähige Atmosphäre ausgeschlossen ist.

Der sachverständige Zeuge hatte hier insbesondere darauf hingewiesen, dass jemand, der Schweißarbeiten ausführt, dafür verantwortlich ist, die Umgebung in der die Arbeiten ausführt, darauf zu kontrollieren, ob dort brennbare Stoffe o. ä. sein können. Genau dies hatte jedoch der Geschäftsführer der Beklagten nicht getan.

Er hatte vielmehr in seiner Anhörung durch das Landgericht bekundet, es sei eilig gewesen, weil das Boot hätte weitervermietet werden sollen, sodass er die Arbeiten ohne Abbau des Motors vorgenommen habe. Der sachverständige Zeuge war insoweit zu dem Ergebnis gekommen, dass der Motor nicht zwingend hätte abgenommen werden müssen. Jedoch durfte der Geschäftsführer der Beklagten nicht ohne eigene Prüfung davon ausgehen, dass im Bereich des von den Mitarbeitern der Versicherungsnehmerin erfolgten Rückbaus der Kraftstoffleitungen keine Brandgefahr besteht. Der sachverständige Zeuge war insoweit zu dem Ergebnis gekommen, dass brennendes Benzin eigentlich nur aus den Benzinleitungen gekommen sein konnte. Es sei hier insbesondere denkbar, dass aus den gekappten Leitungen, je nach Intensität und Zeitdauer, eine Benzinmenge ausgetreten sei, die dann durch einen Funken aus dem Schweißvorgang hätten entzündet werden können.

Das OLG wies darauf hin, dass die Beklagte die Verursachung des Schadens zu vertreten habe. Insoweit greift zu ihren Lasten die gesetzliche Vermutung des § 280 Abs. 1 S. 2 BGB.

Dies insbesondere, da sie bereits nicht vorgetragen habe, dass und vor allem wie der Geschäftsführer vor Beginn der Schweißarbeiten kontrolliert habe, ob aus den gekappten Leitungen Benzin ausgetreten ist. Ihre pauschale Behauptung, der Beklagte habe vor den Schweißarbeiten keine Verunreinigung der Wasseroberfläche feststellen können, reicht nicht aus. Insbesondere sei zu berücksichtigen, dass der Einwand der Beklagten, es sei Sache der Versicherungsnehmerin der Klägerin gewesen, vor Beginn der Schweißarbeiten die Kraftstofftanks zu leeren und die Kraftstoffleitung zurückzubauen, unbeachtlich sei.

Die Beklagte war für die Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften bei der Durchführung der Schweißarbeiten verantwortlich. Sie als Unternehmerin weiß auch aus eigener Fachkunde, welche Maßnahmen sie hierzu zu beachten hat. Daher war die Verkehrssicherungspflicht mit der Übernahme der Arbeiten auch ohne ausdrückliche Absprache auf sie übergegangen. Die Beklagte hätte jedenfalls prüfen müssen, ob aus den gekappten Leitungen Benzin nachgelaufen sei.

Nachlaufendes Benzin war aus sachverständigen Zeugen Sicht die wahrscheinliche Schadensursache.

Insbesondere konnte die Beklagte auch nicht mit Erfolg geltend machen, das Landgericht habe im Tatbestand des Urteils fehlerhaft ausgeführt, dass es durch die Schweißarbeiten zu einem Brand des Außenbordmotors gekommen sei.

Der Senat wies darauf hin, dass der Tatbestand des Ersturteils den für das Berufungsgericht nach § 529 Abs. 1 Nr. 1 ZPO maßgeblichen Sachverhalt bestimmt. Der Tatbestand fast den Streitstoff im Zeitpunkt der letzten mündlichen Verhandlung -insbesondere auch deren Ergebnisse - zusammen, sodass er nicht zwingend mit dem schriftsätzlichen Vorbringen übereinstimmen muss.

Wäre die Beklagte der Ansicht gewesen, dass der Tatbestand des Landgerichtes

fehlerhaft gewesen sei, so hätte die Beklagte die Berichtigung des Tatbestandes beantragen müssen. Mit der Berufung kann eine Tatbestandsberichtigung grundsätzlich nicht herbeigeführt werden.

Der Senat wies zudem daraufhin, dass nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme lediglich unterstellt werden könne, dass durch die Schweißarbeiten Benzin, das von den gekappten Leitungen ins Wasser gelangte und in Brand geraten ist, zur Beschädigung des Motors führte. Der Beklagten sei es jedoch nicht gelungen, den gegen sie sprechenden Anscheinsbeweis zu entkräften. Ernsthafte Anhaltspunkte dafür, dass Ursache des Brandes ausgetretener Kraftstoff eines anderen Bootes gewesen sei, lägen nicht vor.

Nach den ausführlichen Hinweisen des OLGs hat sodann die Beklagte die Berufung gegen die Entscheidung des Landgerichts Neubrandenburg zurückgenommen, sodass die Entscheidung in Rechtskraft erwachsen ist.

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

Schlagworte: Anscheinsbeweis, Verstoß gegen Schadensverhütungsvorschriften, §§ 823 Abs. 1, 280 Abs. 1, 249 BGB

Die Beweislast für den Inhalt eines in China gestauten Containers trifft den Anspruchsteller, wobei zumindest bei unklaren Frachtdokumenten dieser nur durch Zeugenbeweis geführt werden kann

Das Oberlandesgericht (OLG) Hamburg hat in einer kürzlich verkündeten Entscheidung (Urteil vom 16.01.2025, Az. 6 U 20/21) seine bisherige Rechtsprechung hinsichtlich der Beweisanforderungen für den Inhalt eines vom Frachtführer bereits vorgestaut - in China - übernommenen Containers erneut bestätigt.

Im Streitfalle nahm ein Transportversicherer den beklagten Frachtführer aus übergegangenem Recht wegen eines Diebstahlsschadens in Anspruch.

Die Fa. C beauftragte die Beklagte im April 2017 zu festen Kosten mit der Organisation des Transports eines Containers von China nach Hamburg per Bahn. Sie beauftragte diese ferner mit der Abholung des Containers beim Kombi-Transeuropa Terminal Hamburg, dem Auspacken, Palettisieren und dem Weitertransport der Ware per Lkw nach Großbritannien. Die Beklagte beauftragte hinsichtlich der Abholung die Nebenintervenientin zu 1) (NI1), sowie mit den weiteren Leistungen die Nebenintervenientin zu 2) (NI2). Die NI1 holte den Container am 18.5.2017 im Hamburger Hafen ab und brachte ihn zur NI2, wo sie ihn vor dem Betriebsgelände auf einem dieser gehörenden Auflieger ungesichert abstellte. Der Lagerleiter der NI2 unterzeichnete den Frachtbrief mit dem Zusatz „Container mit unverletzter Plombe

erhalten“. Zu einem unbekannten Zeitpunkt vor dem Morgen des 19.5.2017 wurde der Auflieger nebst Container entwendet.

In einem weiteren Verfahren vor dem Landgericht (LG) Hamburg (417 HKO 40/18) wurde durch rechtskräftiges Urteil vom 21.11.2018 festgestellt, dass die NI2 verpflichtet ist, der Beklagten den Schaden zu ersetzen, der dieser durch den streitgegenständlichen Diebstahl entstanden ist oder entstehen wird.

Die Parteien haben in erster Instanz u.a. darüber gestritten, welchen Inhalt der entwendete Container hatte. Die Klägerin hat behauptet, in dem Container hätten sich Multifunktionswerkzeuge mit einem Gewicht von 14.824 kg befunden, die einen Warenwert von 104.725,80 USD gehabt hätten. Diese Werkzeuge habe die Versicherungsnehmerin C von der Fa. M Co. Ltd. gekauft. Die Fa. Z Electric Tools Co., Ltd., welche eine von der Beklagte als Anlage B 1 vorgelegte Rechnung ausgestellt habe, möge Vertragspartnerin der M gewesen sei. Sie sei aber nicht Vertragspartnerin der C gewesen.

Die Beklagte und die Nebenintervenientinnen haben den von der Klägerin behaupteten Inhalt des Containers und auch dessen Wert bestritten.

Das erstinstanzliche Gericht hat mit Urteil vom 3.2.2021 (Az. 401 HKO 19/18) die Beklagte verurteilt, an die Klägerin 96.407,15 € nebst Zinsen hieraus zu bezahlen. Es war dabei aufgrund der Vorlage von Handelsrechnungen, Packlisten, Steuerbescheid und Frachtbrief in freier Beweiswürdigung von dem Inhalt überzeugt.

In der Berufungsinstanz stellte das OLG zunächst fest, dass der Anspruchsteller den *Nachweis der Identität hinsichtlich Art, Menge und Zustandes der Sendungsgüter* zu führen habe. Auf die - ohnehin inzwischen überholte – Karton-Rechtsprechung des BGH könne er sich dabei nicht berufen. Das Stauen in einen Container sei nicht gleichzusetzen mit dem in Kartons, da hier der Anreiz für eine in Täuschungsabsicht vorgenommene Fehlbestückung eines durch den Absender selbst vorgeladenen und verplombten Containers deutlich höher sei, weil die Möglichkeit bestehe, diesen gezielt entwenden lassen.

Ob die vorliegenden Frachtdokumente für eine Überzeugungsbildung allein ausreichten, sei Sache des Einzelfalles. Ergeben sich Diskrepanzen hinsichtlich der eingereichte Frachtdokumente (hier verschiedene Rechnungen von Hersteller und Lieferanten, Packlisten und Lieferscheine mit teilweise übereinstimmenden, teilweise abweichenden Angaben) seien diese für eine Überzeugungsbildung des Gerichts hinsichtlich des Inhalts allein nicht ausreichend.

Das OLG sah diesen Beweis vorliegend auch nicht nach Vernehmung der von Klägerseite benannten Zeugen vor einem chinesischen Gericht als geführt an.

Selbst wenn man vorliegend von Mängeln in der Übersetzung absehe, enthielt die aus chinesischer Sprache übersetzten Aussagen sämtlicher Zeugen selbst im Kern keine eigenen Wahrnehmungen dazu, was verladen worden sei. Dies reiche für eine nach § 286 ZPO erforderliche Überzeugungsbildung nicht aus.

Eine solche Wertung stelle auch keine Überspannung der Beweislast der Klägerin dar, da es für den Absender bei eigener Beladung ohne eigene Tätigkeiten oder Erkenntnismöglichkeiten des Frachtführers zumutbar sei, den Inhalt des Containers vorsorglich zu dokumentieren.

Das OLG hob daher das erstinstanzliche Urteil auf und wies die Klage ab.
Gegen die Nichtzulassung der Revision hat die Klägerin Beschwerde zum BGH erhoben.

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

Schlagworte: Fixkostenspedition, Diebstahl, Containerinhalt, Beweisanforderungen, §§ 407, 425 ff HGB, § 286, § 373 ZPO

Was viele nicht wissen!

In jüngster Zeit tauchen in der Praxis hin und wieder Problemstellungen auf, deren rechtliche Bewertung nicht immer sofort auf der Hand liegt. Hierzu folgende 2 Problemstellungen:

1. Urteil des BGH, Urteil vom 20.02.2019, Az. VIII ZR 115/18:

Bei einem Preisangebot, das ein Kaufmann gegenüber einem anderen Kaufmann abgibt, wird in der Praxis sehr oft die Ansicht vertreten, dass der von einem Kaufmann einem anderen Kaufmann ohne Zusatz angebotene Preis immer der Nettopreis ist. Das entspricht jedoch nicht der Rechtsprechung. Ergibt sich weder aus der Preisvereinbarung noch aus sonstigen Umständen, zum Beispiel einem Handelsbrauch, dass es sich bei dem angebotenen Preis um den Nettobetrag handelt, geht die deutsche Rechtsprechung davon aus, dass der angebotene Preis die Umsatzsteuer beinhaltet, also der Bruttopreis ist. Das gilt auch dann, wenn der Preis unter Kaufleuten vereinbart wurde (Bundesgerichtshof, Urteil vom 20.Februar 2019, Aktenzeichen VIII ZR 115/18). Das Oberlandesgericht Düsseldorf hatte in seinem Urteil vom 27.02.1976, Az. 16 U 82/75, veröffentlicht in der Zeitschrift NJW 1976, Seite 1268 entschieden, dass es unter Kaufleuten auch keinen Handelsbrauch gibt, dass der vereinbarte Kaufpreis der Nettobetrag ist. Demzufolge sollte bei Preisangeboten immer zum Ausdruck gebracht werden, dass es sich bei dem angebotenen Preis um den Nettobetrag handelt.

2. BGH, Urteil vom 16.01.2024, Az. IV ZR 385/22:

Wird bei der Entladung von Heizöl, die der Fahrer eines Tanklastzuges vornimmt, das Eigentum eines Miteigentümers eines Mehrfamilienhauses beschädigt, weil der Fahrer des Tanklastzuges bei der Entladung den Schlauch des Tanklastzuges anstatt an den Einfüllstutzen des Heizöltanks des Mehrfamilienhauses fehlerhaft an einen Blindstutzen eines demontierten Tanks anschließt, hat der geschädigte Miteigentümer des Mehrfamilienhauses einen Anspruch gegen den Fahrer des Tanklastzuges aus § 823 Abs. 1 BGB und aus § 831 BGB gegen dessen Arbeitgeber, jedoch keinen

Anspruch aus § 7 StVG gegen den Halter des Tanklastzuges. Bei Kraftfahrzeugen mit Arbeitsfunktionen ist es für die Anwendung des § 7 StVG erforderlich, dass ein naher Zusammenhang der Maschine mit der Bestimmung als eines der Fortbewegung und dem Transport dienenden Mittel besteht. Eine Haftung nach § 7 StVG entfällt jedoch dann, wenn die Fortbewegungs- und Transportfunktion des Kraftfahrzeuges keine Rolle mehr spielt und das Kraftfahrzeug nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt wird. Nach der Rechtsprechung des BGH steht die Entladung eines Tanklastzuges nicht mehr in einem nahen Zusammenhang mit der Bestimmung des Tanklastzuges als eines der Fortbewegung und dem Transport dienenden Maschine, vielmehr wird der Tanklastzug bei der Entladung nur noch als Arbeitsmaschine eingesetzt. Es ergibt sich in diesem Fall nach der Rechtsprechung des BGH aber dennoch ein Direktanspruch des geschädigten Miteigentümers gegen den Haftpflichtversicherer des Tanklastzuges aus § 115 VVG in Verbindung mit § 1 Pflichtversicherungsgesetz (= PflVG). Nach § 1 PflVG ist der Halter eines Kraftfahrzeuges verpflichtet, für sich, den Eigentümer des Fahrzeuges und den Fahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der „durch den Gebrauch“ des Kraftfahrzeuges verursachten Personen-, Sach- und sonstigen Vermögensschäden abzuschließen und aufrechtzuerhalten, wenn das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen oder Plätzen verwendet wird. Der „Gebrauch des Fahrzeuges“ im Sinne des § 1 PflVG schließt zwar den Betrieb des Kraftfahrzeuges im Sinne von § 7 StVG mit ein, geht aber noch darüber hinaus. Der Entladevorgang gehört danach zum Gebrauch des Kraftfahrzeuges im Sinne des § 1 PflVG, solange das Kraftfahrzeug oder seine an und auf ihm befindlichen Vorrichtungen daran beteiligt sind. Der Schaden, der beim Hantieren mit Ladegut eintritt, ist dann durch den „Gebrauch des Kraftfahrzeuges“ entstanden, wenn es für die schadensstiftende Verrichtung aktuell, unmittelbar, zeitlich und örtlich nahe eingesetzt wurde. Nach diesen Grundsätzen ist das Entladen eines Tanklastzuges mittels einer an ihm befindlichen Pumpe dem „Gebrauch des Kraftfahrzeuges“ zuzuordnen, solange der Druck der Pumpe noch auf das abzufüllende Öl einwirkt und die Flüssigkeit durch den Schlauch heraustreibt. Damit wird der Tanklastzug mit seinen speziellen Vorrichtungen unmittelbar eingesetzt. Kommt es hierbei zu einer Schädigung, so verwirklicht sich eine Gefahr, die von dem Fahrzeug selbst ausgeht. Demzufolge hat der geschädigte Eigentümer einen Direktanspruch gegen den Kfz-Haftpflichtversicherer des Tankastzuges *(BGH, Urteil vom 16.01.2024, Az. IV ZR 385/22):*

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Schlagworte: Angebotener Preis ohne Zusatz ist der Bruttopreis (Urteil des BGH, Urteil vom 20.02.2019, Az. VIII ZR 115/18), (BGH, Urteil vom 16.01.2024, Az. IV ZR 385/22); Betriebsgefahr im Sinne von § 7 StVG?; Gebrauch des Fahrzeuges im Sinne § 1 PflVG

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

ATLO
Anwälte für Transport & Logistikrecht

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung