

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #1/2013

Aus dem Inhalt:

Haftung des Frachtführers bei Schäden während der Entladung?

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: §412 HGB, §418 HGB, §427 HGB, § 435 HGB, LG Tübingen vom 17.12.2012, Az. 20 S 1/12, Entladung, Hebebühne, Solarmodule, qualifiziertes Verschulden

Rechtliche Fragen und Risiken beim Transport von Reefer-Containern

von Hannes Gärtner LL.M.

Seite 9

Schlagworte: Kühlcontainer, Reefer, Kühlkette, Seehandelsrecht, Seetransport, Konnossement

Auslegung von Incoterms - Gefahrübergang bei Schüttgut unter der Klausel „DDP“

von Michael Karschau

Seite 3

Schlagworte: Incoterms, DDP, EXW, UN-Kaufrecht, Gewährleistung, Mangel, Vermischung, Kontamination, Produktionsausfall, Fahrzeughalterhaftung, § 7 StVG, § 115 VVG

Spediteure können Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer geltend machen

von Hannes Gärtner LL.M.

Seite 12

Schlagworte: Einfuhrumsatzsteuer, Vorsteuer, Finanzgericht Hamburg, Urteil vom 10. Dezember 2012, Az. 5 K 302/09

Anforderungen an die sekundäre Darlegungslast

von Angela Schütte

Seite 5

Schlagworte: BGH vom 19.07.2012, Az. I ZR 104/11, sekundäre Darlegungslast, Nachforschungen, mangelfähige Betriebsorganisation, Paketverlust

Warnung! Fortgesetzter Betrug bei Solarmodulen

von Michael Karschau

Seite 14

Schlagworte: Betrug, Solarmodule, Solarzellen, gefälschte Bankbestätigung, Polizei

In eigener Sache

Seite 14

Ihre Ansprechpartner

Seite 15

Haftung des Frachtführers bei Schäden während der Entladung?

Das Landgericht Tübingen hatte sich in einer unserer Sachen mit der Frage der Verantwortlichkeit für einen bei der Entladung einer Partie Solarmodule entstandenen Schadens zu befassen.

Dem lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der die Partie Solarmodule anliefernde Frachtführer war (fracht-)vertraglich verpflichtet, die Beförderung der Module mit einem LKW mit Hebebühne durchzuführen.

Der Frachtführer hat die Beförderung jedoch nicht mit einem Fahrzeug mit Hebebühne befördert.

Mit der Folge, dass der Frachtführer die Sendung auch nicht selbst entladen konnte, sondern sich bei Anlieferung an den anwesenden Empfänger der Solarmodule gewandt und um Entladung der Module mit dem vor Ort befindlichen Baukran gebeten hat.

Ob der damit verbundenen Lastenverteilung, stellte sich der Fahrer des Frachtführers beim Hebevorgang auf die Palette mit Modulen und suchte durch Verlagerung seines Körpergewichtes die Partie Module im Gleichgewicht zu halten.

Gleichwohl (?) sind die Module bei der Entladung abgestürzt (ohne dass der Fahrer sich verletzt hätte).

Wir haben den Frachtführer für den gegenständlichen Schaden regresspflichtig gehalten.

Das Amtsgericht Tübingen hat unsere Klage (sehr vereinfacht) in erster Instanz mit der

Begründung abgewiesen, dass der Frachtführer für Schäden während der Entladung nach §§ 412, 427 I 3 HGB nicht einzustehen hat.

Das hat das Landgericht Tübingen mit Urteil vom 17.12.2012, Az. 20 S 1/12 indes anders gesehen und den Frachtführer entsprechend der von uns gestellten Anträge verurteilt.

Das Landgericht Tübingen hat seine Entscheidung damit begründet, dass mit der vertraglichen Verpflichtung des Frachtführers zur Gestellung eines LKW mit Hebebühne („Spezialfahrzeug“) die Verpflichtung des Frachtführers zur Entladung der von ihm beförderten Güter einhergeht.

Stellt der Frachtführer vertragswidrig ein anderes Fahrzeug, ändert das an der Verpflichtung des Frachtführers zur Entladung der von ihm beförderten Güter nichts.

Bittet der zur Entladung verpflichtete Frachtführer daher Mitarbeiter der Empfängerin, bei der Entladung mitzuwirken/diese vorzunehmen, sind die Empfängerin/deren Mitarbeiter als Hilfspersonen des Frachtführers zu qualifizieren.

Mit der Folge, dass sich der Frachtführer ein etwaiges Verschulden der Empfängerin/deren Mitarbeiterin als eigenes Verschulden zuzurechnen lassen hat.

Das Landgericht Tübingen hat es zudem als leichtfertig erachtet, dass der Fahrer des Frachtführers sich bei dem Entladeversuch als Gegengewicht auf die Sendung/Ladegabel des Krans gestellt hat.

Der Frachtführer konnte sich daher auch auf die Haftungsbeschränkungen des § 431 HGB nicht berufen.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: §412 HGB, §418 HGB, §427 HGB, § 435 HGB, Landgericht Tübingen, Urteil vom 17.12.2012, Az. 20 S 1/12, Entladung, Hebebühne, Solarmodule, qualifiziertes Verschulden

Auslegung von Incoterms

Gefahrübergang bei Schüttgut unter der Klausel „DDP“

Im letzten Jahr hatten wir folgenden Fall, bei dem es entscheidend auf die Frage des Gefahrübergangs in kaufvertraglicher Hinsicht ankam:

Ein Pharmaunternehmen bestellte mehrere Partien Grundstoffe für Plastikflaschen bei einem Verkäufer. Diese Grundstoffe bestanden aus kleinen Plastikkügelchen. Diese wurden dann maschinell verflüssigt und in Form gebracht. Oberstes Gebot bei allen Arbeitsschritten war die Einhaltung der Reinheit bzw. der Sterilität. Denn die Flaschen waren für Medikamente vorgesehen.

Die Kugeln wurden auf Kosten und auf Risiko des Verkäufers in sterilen Inlets dürfen Container erst verschifft und anschließend per Lkw von einer Spedition auf dem Betriebsgelände der Käuferin angeliefert. Die Lkws verfügten über bordeigene Pumpvorrichtungen. Über diese Pumpen wurden die Kugeln in die Produktionssilos hineingeleitet.

Die Fahrzeuge hatten vor den Einzelsendungen einen Grundstoff für Windeln geladen. Dieser ist stark wasseraufnehmend. Reste hiervon hafteten den Pumpen an.

Durch Passieren der Pumpen wurden die Sendungen kontaminiert. Hierdurch kam es zu ganz erheblichen Produktionsausfällen, produzierte Flaschen wiesen Löcher auf, die Maschinen mussten stillstehen.

Zwischen den Parteien des Kaufvertrages war der Incoterm „DDP (Delivered Duty Paid)“ vereinbart.

Die Incoterms sind ein von der Internationalen Handelskammer (International Chamber of Commerce, ICC) seit fast 80 Jahren bestehendes und ständig überarbeitetes Standardklauselwerk. Sie regeln katalogartig wichtige Pflichten von Verkäufer und Käufer im Hinblick unter anderem auf den Zeitpunkt des Gefahrübergangs. Der ICC gibt die folgende Kurzerklärung zu dieser Klausel:

„Ein ‚Delivered Duty Paid‘/ein ‚geliefert/verzollt‘ bedeutet, dass der Verkäufer liefert, wenn er die zur Einfuhr freigelegte Ware dem Käufer auf dem ankommenden Beförderungsmittel entladebereit am benannten Bestimmungsort zur Verfügung stellt (...).“

Benannter Bestimmungsort in diesem Sinne war das Betriebsgelände der Käuferin. Der sich hieran anschließende Streit zündete sich direkt an dem Klauselwortlaut bzw. der Klauselerklärung. Wurde die Ware in dem Moment abgeliefert, als der Lkw auf den Betriebshof fuhr? Oder wurde die Ware erst abgelie-

fert, als sie durch die Pumpe in die Silos eingeleitet wurde?

Im ersten Fall hätte der Verkäufer den Kaufvertrag ordnungsgemäß erfüllt. Denn alles sah danach aus, als wäre die Sendung vor Passieren der Pumpe noch in Ordnung gewesen. Die Gefahr des zufälligen Untergangs oder der Beschädigung hätte dann der Käufer getragen, er hätte den Kaufpreis zahlen müssen und keinen Anspruch auf Ersatz des Schadens unter dem Kaufvertrag gehabt. Im zweiten Fall wäre eine mangelhafte Ware geliefert worden. Diese mangelhafte Ware hätte Folgeschäden an der Produktion hervorgerufen. Der Käufer hätte den Kaufpreis erheblich mindern können. Vor allem aber hätte er Schadensersatzansprüche wegen des Produktionsausfalles gehabt.

Zur Klärung dieser Frage, wann Gefahrübergang eintrat, kam es entscheidend auf zwei Elemente der Klausel an: entladebereit und zur Verfügung stellen.

Der Entladevorgang bei Verwendung dieser Klausel fällt in den Risikobereich des Käufers. Insoweit ist die Auslegung der ICC klar.

Zur Verfügung stellen/Place at the disposal of the buyer

Die Sendung wird dem Käufer zur Verfügung gestellt, wenn die Ware an dem bestimmten Ort für den Käufer bereitgestellt wird. Hierbei orientieren sich die Incoterms terminologisch am UN-Kaufrecht von 1980 („CISG“). Das Zurverfügungstellen der Ware im Sinne dieser Klausel ist als eine „Übergabe der Ware“ im Sinne des UN-Kaufrechts zu verstehen.

Die Übergabe der Ware ist nach Artikel 30 ff. CISG geregelt. Zur Übergabe muss der Verkäufer alles von seiner Seite Erforderliche aus veranlassen, um dem Käufer die Abholung zu ermöglichen. Letztlich muss hier der Käufer im wörtlichen Sinne den Besitz nur noch ergreifen.

Die beiden Elemente dieser Klausel waren hier widersprüchlich. Denn zwar stand der Lkw entladebereit auf dem Betriebsgelände. Allerdings war die Ware noch nicht zur Verfügung gestellt im Sinne dieser Klausel. Denn ein Gewahrsamswechsel an den Plastikkugeln war schlicht noch nicht möglich. Der Käufer hatte keine Zugriffsmöglichkeiten auf die Sendung. Die Sendung konnte nicht geschüttet werden. Sie musste stattdessen aus dem Lkw mit bordeigenen Mitteln mit Druckluft herausgepumpt werden. Damit stand der Lkw zwar entladebereit auf dem Betriebsgelände, die Ware war aber noch nicht zur Verfügung gestellt. Ergänzende Überlegungen als Kontrollschritt brachten das gleiche Ergebnis. Der Verkäufer wies im Vorfeld mehrfach auf die Wichtigkeit der Reinheit des Transportes hin. Daneben war auch bei vorherigen Transporten die Entladung von dem Käufer bzw. dem Frachtführer auf Kosten des Käufers durchgeführt worden, obwohl nach der Klausel DDP diese eigentlich vom Verkäufer zu tragen gewesen wären. Insoweit herrschte also eine Vertragspraxis, dass die Entladung Sache des Käufers und nicht des Verkäufers war.

Unterstützt wird dies noch von einem Vergleich zwischen den verschiedenen Incoterms, die den Gefahrübergang regeln. Der hier genutzte Incoterm „DDP“ ist die zugunsten des Käufers weiteste

Klausel. Sie ist das Gegenstück zu „EXW“, ex works. Beide Klauseln regeln unter anderem die Verteilung der Gefahr eines Schadens außerhalb des direkten Einflusses der Parteien bei Lieferverträgen. Hier muss geliefert, dort abgeholt werden. Alle fremdbestimmten oder zumindest bestimmbaren Risiken liegen bei DDP beim Verkäufer und bei EXW beim Käufer. Schließlich war die Klausel DDP nicht für die Klärung solcher Spezialprobleme bei dem Versand von Schüttgut vorgesehen. Stattdessen ist sie eher im Stückgutverkehr oder im Containerverkehr anwendbar. Hier führt der Verkäufer die Entladung durch eigenes Personal (oder Erfüllungsgehilfen) mit eigener Entladevorrichtung wie z. B. Kränen, Flurförderfahrzeugen wie Gabelstapler, Ameisen oder ähnliches durch. Im Ergebnis hat der Käufer hier die Risiken der Entladung selbst in der Hand und hierfür soll der Verkäufer nicht haften.

In dem vorliegenden Fall hatte aber der Käufer aus den gezeigten Gründen gerade keinen Einfluss auf das Risiko der Entladung.

Parallel zu dem Verkäufer hafteten dem Käufer auch noch die eingesetzten Spediteure sowie deren Kfz-Haftpflichtversicherer direkt. Bei schüttbaren Gütern erfolgt die Ablieferung mit Einfluss in das Silo des Empfängers, zu diesem Zeitpunkt war die Sendung bereits in der Obhut des Spediteurs kontaminiert (wir hatten hier einen CMR-Transport). Daneben hafteten die Spediteure direkt aus Fahrzeughalterhaftung nach § 7 StVG. Denn das Entladen eines Tank-, Kessel oder Silolastzuges durch Einsatz eines Kompressors gehört zum Gebrauch des Fahrzeuges (BGH, Urteil vom 19. September 1981, 6 ZR 301/88). Die Pflichtversicherer der Halter der Fahrzeuge konnten nach § 115 VVG i.V.m. § 7

StVG ebenfalls parallel in Anspruch genommen werden.

Fazit

Die Incoterms an sich sind ein sehr ausgeklügeltes und ausgewogenes Regelwerk, das im Grundsatz für die Bestimmung der verschiedenen Risiken einer Reise bei der Lieferung bzw. dem Kauf oder Verkauf von Gütern sehr gut als Klauselwerk dem Vertrag zugrunde gelegt werden können. Allerdings kann es Besonderheiten bei den Parteien oder wie hier bei dem Gut gehen, die teilweise zu erheblichen Missverständnissen oder Unklarheiten führen können. Hier ist es notwendig, die Klausel anzupassen. Dies kann entweder individuell in den Lieferverträgen ausgehandelt werden. Dies kann auch durch Allgemeine Verkaufs-, Einkaufsbedingungen/Lieferbedingungen gestaltet werden. Vor diesem Hintergrund empfehlen wir Versendern und auch Transportversicherern regelmäßig, die den Käufen/Verkäufen zugrundeliegenden Verträge im Einzelfall zu prüfen und gegebenenfalls anzupassen.

*Michael Karschau
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagnworte: Incoterms, DDP, EXW, UN-Kaufrecht, Gewährleistung, Mangel, Vermischung, Kontamination, Produktionsausfall, Fahrzeughalterhaftung, § 7 StVG, § 115 VVG

Anforderungen an die sekundäre Darlegungslast

Der BGH hatte sich in seiner Entscheidung vom 19.07.2012, Aktenzeichen 1 ZR 104/11, nochmals mit der Frage zu beschäftigen, welchen Anforderungen ein Frachtführer genügen muss, um seiner sekundären Darlegungslast hinreichend nachzukommen.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin betreibt in Stuttgart eine Apotheke und bestellte im März 2007 Medikamente bei zwei Unternehmen in Deutschland. Die Versender beauftragten die Beklagte mit dem Transport und die Beklagte ihrerseits betraute die Streithelferin mit der Auslieferung der Sendung von ihrem Depot in Stuttgart. Am 30.03.2007 wurden mehrere Pakete seitens der Streithelferin an eine Mitarbeiterin der Klägerin übergeben. Die Mitarbeiterin der Klägerin bestätigte auf einem Scannergerät den Erhalt. Wenige Tage nach der Ablieferung zeigte die Klägerin bei der Streithelferin den Verlust von zwei Paketen an. Das eine Paket hatte ein Gewicht von 3,05 kg und das weitere von 7,10 kg. Ein drittes Paket war fälschlicherweise nicht bei der Klägerin, sondern in einem Krankenhaus abgeliefert worden.

Die Klägerin machte einen Schaden in Höhe von EUR 42.408,05 geltend. Darüber hinaus verlangte sie die Erstattung der vorgerichtlich angefallenen Rechtsanwaltskosten. Die Klägerin ging von einem qualifizierten Verschulden der Beklagten aus, so dass diese unbeschränkt haften würde.

In der ersten Instanz vor dem Landgericht Stuttgart, 34 O 147/07, wiesen die Beklagte

und die Streithelferin das Klagebegehren zurück und vertraten die Auffassung, dass die Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden nicht vorliegen.

Das Landgericht gab der Klage in vollem Umfang statt.

In der Berufungsinstanz vor dem OLG Stuttgart, Aktenzeichen 3 U 114/10, wurde die Beklagte zur Zahlung der Grundhaftung in Höhe von EUR 95,83 sowie anteiliger vorgerichtlicher Rechtsanwaltskosten verurteilt.

Gegen das Urteil hat die Klägerin Nichtzulassungsbeschwerde vor dem BGH erhoben und der Rechtsstreit wurde zur neuen Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das OLG Stuttgart hat auch in seinem zweiten Urteil wie im ersten Berufungsurteil entschieden.

Die Klägerin verfolgte daraufhin vor dem BGH nochmals ihr Klagebegehren weiter. Die Klägerin war trotz der Entscheidung des OLG weiter der Auffassung, dass die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast nicht hinreichend nachgekommen ist und daher von einem groben Organisationsverschulden auszugehen sei.

Das OLG war zu der Auffassung gelangt, dass die Beklagte ihrer erhöhten Darlegungslast ausreichend nachgekommen sei und dass der Vortrag insbesondere der von der Rechtsprechung aufgestellten Anforderung an die Informationspflicht des Speditors/Frachtführers zu seiner Betriebsorganisation und zu den getroffenen Schadensverhütungsmaßnahmen genüge. Ebenso sei der Vortrag der Streithel-

ferin als ausreichend anzusehen, so dass das OLG zu der Entscheidung gelangt war, dass von einem groben Organisationsverschulden nicht auszugehen sei.

Der BGH folgte dieser Auffassung des OLG nicht, was zur (erneuten) Aufhebung des Berufungsurteils führte und zur (erneuten) Zurückverweisung der Sache an das OLG Stuttgart.

Der BGH führte in seiner Entscheidung aus, dass die Beklagte für den unstreitig in ihrem Gewahrsam eingetretenen Verlust der zwei Pakete vollen Schadensersatz der Klägerin schulde, da von einem qualifizierten Verschulden auszugehen sei.

Zwar habe der Anspruchssteller die Voraussetzung für den Wegfall der zu Gunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen, so dass er auch die Darlegungs- und Beweislast dafür trägt, dass der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten.

Dessen ungeachtet jedoch der Beklagten, die in der Lage ist, zu dem Schadensfall nähere Angaben zu machen, gemäß der sekundären Darlegungslast obliegt, Angaben zu dem Geschehensablauf zu machen.

Zu dieser sekundären Darlegungslast gehört insbesondere, welche konkreten Ermittlungsmaßnahmen die Beklagte hinsichtlich der streitgegenständlichen Sendung eingeleitet hat und was ihre Nachforschungen, insbesondere die Befragung der jeweiligen Mitarbeiter, die mit dem jeweilig verloren gegangenen Paket in Berührung gekommen sein mussten, ergeben hat. Insbeson-

dere stellt der BGH heraus, dass der Frachtführer „unmittelbar nach Bekanntwerden eines Verlustfalles konkrete Nachforschungen anzustellen und diese zu dokumentieren hat, um sie in einem nachfolgenden Rechtsstreit belegen zu können“. Hierzu merkt der BGH an, dass die zeitnahe Nachfrage allein eine realistische Möglichkeit bietet, ein in Verlust geratenes Paket doch noch aufzufinden. Es mag auch geboten sein, dass der Frachtführer bei dem ursprünglichen Versender nachfragt, ob die Sendung unter Umständen an diesen zurückge- langt sei.

Die Beklagte und die Streithelferin hatten zwei Sendungsrecherchen vorgelegt und mitgeteilt, dass angestellte Nachforschungen ergebnislos verlaufen seien.

Zu Recht wird seitens der Klägerin geltend gemacht, dass diese Angaben zur Erfüllung der sekundären Darlegungslast hinsichtlich der durchgeführten Nachforschungsmaßnahmen nicht ausreichend sind. Mit diesen Angaben wird nur der angebliche Verlauf der Sendung bis zur Verladung in das Transportfahrzeug der Auslieferungsfahrerin der Streithelferin wiedergegeben. Es sagt nichts darüber aus, ob die Pakete tatsächlich an die Klägerin ausgeliefert wurden. Die Beklagte hätte weitere Ermittlungen anstellen müssen. Dies insbesondere nach den von ihr vorgelegten Formblatt „Überprüfung Verlustreklamation“. In diesem Formblatt wird beschrieben, welche Maßnahmen bei einem Schadensfall üblicherweise zu treffen sind und auch grundsätzlich abgearbeitet werden müssen. Weder die Beklagte noch die Streithelferin haben jedoch dargelegt, dass diese gestellten Maßnahmen ergriffen wurden. Nach Ansicht des BGH rechtfert-

tigt dies allein schon den Schluss auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten.

Darüber hinaus stellt der BGH fest, dass das Berufungsgericht zu Unrecht zu dem Ergebnis gekommen ist, die Betriebsorganisation der Beklagten weise keine groben Mängel auf.

Wie sich aus der Betriebsorganisation der Beklagten ergibt, muss bei der „Auslieferung“ jedes einzelne für den Empfänger bestimmte Paket gescannt werden. Sodann müsste bei der Ablieferung jedes einzelne Packstück gescannt werden und jedes einzelne Packstück müsste sich der Auslieferungsfahrer vom Empfänger als abgeliefert quittieren lassen.

Trotz dieser ausdrücklichen Anweisung der Beklagten an die Streithelferin ist die abliefernde Fahrerin so nicht verfahren. Bei Abladung der Pakete sind diese nicht gescannt worden. Die Vorgehensweise der abliefernden Fahrerin widersprach damit den ausdrücklichen Anweisungen der Beklagten. Dies hätte der Beklagten auffallen müssen, da sie seitens der Streithelferin keine gemäß ihrer Anweisung entsprechenden Ablieferungsnachweise erhalten hat. Ferner war dem Vortrag der Beklagten nicht zu entnehmen, wie sie sicherstellt, dass ihre Anweisungen befolgt werden. Auch dies einen schwerwiegenden Mangel in der Betriebsorganisation der Beklagten darstellt.

Insbesondere stellt der BGH darauf ab, dass wenn gemäß der Anweisung der Beklagten bei Ablieferung verfahren worden wäre, davon auszugehen sei, dass mit großer Wahrscheinlichkeit schon bei Ablieferung der Verlust der beiden Pakete bemerkt worden sei. Sodann hätten unverzügliche Ermittlungen zum Verbleib der Sendung angestellt werden können.

Weiter stellt der BGH fest, dass die konkret durchgeführten Verlustrecherchen der Beklagten auch für eine grob mangelhafte Betriebsorganisation der Beklagten sprechen.

Nach Verlustmeldung durch die Klägerin sah sich die Beklagte nur dazu veranlasst, zu prüfen, ob die Pakete „nach Datenlage“ zugestellt wurden. Diese Überprüfung erfolgte durch die Sichtung der Sendungsrecherchen und der seitens der Empfängerin unterzeichneten Empfangsquittung. Weitere Nachforschungen wurden nicht angestellt und insbesondere wurde der Ermittlungsdienst nicht eingeschaltet. Videoaufzeichnung in der Umschlagshalle der Beklagten konnten daher zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr ausgewertet werden.

Die Beklagte hat insbesondere für Verlustfälle einen Ermittlungsdienst eingestellt. Dieser wurde jedoch nicht mit der Ermittlung des Verlustes der streitgegenständlichen Sendung beauftragt. Die Beklagte hätte sich nicht auf die Empfangsbestätigung verlassen dürfen, da die einzelnen Packstücke nicht gescannt worden waren. Mithin konnte die Beklagte – trotz der Empfangsbestätigung der Klägerin – nicht davon ausgehen, dass der seitens der Klägerin angezeigte Verlust nicht auch tatsächlich eingetreten war.

Insbesondere auch, weil unstrittig drittes Paket an den falschen Empfänger abgeliefert worden war, obwohl es nach Datenlage der Klägerin zugestellt worden war, hätte die Beklagte veranlassen müssen, weitere Nachforschungen anzustellen.

Unzureichende Nachforschungen stellen insoweit nach Auffassung des BGH ebenfalls ein qualifiziertes Verschulden dar.

Der Rechtsstreit war jedoch insgesamt an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, da sich das Berufungsgericht mit der Frage der Höhe des entstandenen Schadens nicht auseinandergesetzt hatte. Dies war insoweit nicht erforderlich gewesen, als dass das Berufungsgericht fehlerhaft zu dem Ergebnis gekommen war, ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten läge nicht vor.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: BGH vom 19.07.2012, Aktenzeichen 1 ZR 104/11, sekundäre Darlegungslast, Nachforschungen, mangelhafte Betriebsorganisation, Paketverlust

Rechtliche Fragen und Risiken beim Transport von Reefer-Containern

Bereits seit Ende des 19. Jahrhunderts werden Güter in Kühlboxen später Containern auf dem Seewege transportiert. Während die Waren früher mit Salz haltbar gemacht wurden und auf Eis gelagert wurden, fungieren die heutigen Kühlcontainer - sogenannte Reefer-Container - als Kühlkammer, in der mittels Luftzirkulation die Ware gekühlt wird.

Die in einem Kühlcontainer transportierten verderblichen Waren bedürfen aufgrund ihrer Empfindlichkeit einer besonderen Vorsicht. Bereits kleine Beeinträchtigungen können zu einem Totalverlust führen, der

einen beträchtlichen Schaden verursacht. Die Reedereien haben daher versucht mittels ihrer Transportbedingungen das Risiko für viele mögliche Szenarien auf den Absender abzuwälzen. Diese Thematiken gilt es zu kennen und entsprechende Vorkehrungen zu treffen.

Vorkühlung der Ware

Der Kühlcontainer wurde dazu entwickelt die Kühlung des Inhalts aufrecht zu erhalten, nicht jedoch um den Inhalt herunter zu kühlen. Konsequenterweise schließen viele Reedereien eine Haftung für Schäden aus, die aus einer mangelnden Vorkühlung der Ware entstehen. In den auf den Konnossementen abgedruckten Bestimmungen finden sich daher Regelungen wie: „The carrier shall not be liable for loss of or damage to the goods caused by packing refrigerated goods that are not properly pre-cooled to the correct temperature for carriage“. Insofern ist unbedingt darauf zu achten, dass die Ware bereits bei der Verarbeitung herunter- und entsprechend vorgekühlt in den Reefer verladen wird.

Einstellung des Kühlaggregates

Der Temperatur kommt während des Transports eine zentrale Bedeutung zu. Ob Obst, Gemüse oder Fleisch in den Kühlcontainern transportiert wird, jedes Produkt benötigt eine unterschiedliche Transporttemperatur. Um den Reife- oder Verderbungsprozess zu verlangsamten oder gänzlich aufzuhalten, muss die Temperatur so gering wie möglich gehalten werden. Gleichzeitig darf die Temperatur jedoch nicht zu gering sein, um entsprechende Frostschäden zu vermeiden.

Die heutigen Kühlcontainer sind mit einem eigenen Kühlaggregat ausgestattet, das während des Transportes mit Strom versorgt wird. Mittels des Aggregates lässt sich die Temperatur im Kühlcontainer regulieren. Daher ist es von elementarer Bedeutung, dass dieses Aggregat auf die richtige Temperatur eingestellt wird, um die angemessene Kühlung der Ware zu gewährleisten.

Grundsätzlich ist es die Aufgabe des Absenders für die Richtigkeit der Einstellungen zu sorgen. Mit Formulierungen, wie *„It is the merchant's obligation to set and/or check that the temperature controls on the container are at the required carrying temperature“* hat der Frachtführer in der Regel eine Haftung für Schäden an der Ware, die durch eine Fehleinstellung der Transporttemperatur entstehen, ausgeschlossen.

Von dieser grundsätzlichen Regelung kann nur in schriftlicher Form abgewichen werden, wie die Gerichte nicht aufhören zu betonen. Selbst wenn die Temperatur dem Frachtführer im Vorfeld mitgeteilt worden sei und dieser nach gängiger Praxis eine Voreinstellung der Temperatur vornehme, hebt dies dennoch nicht den in den Vertragsbedingungen aufgenommenen Haftungsausschluss auf.

Daher ist der Absender, sofern nicht anderweitig schriftlich vereinbart, für die richtige Einstellung des Kühlaggregates verantwortlich.

Temperaturabweichungen auf der Reise

In der Regel unterliegt der Seetransport dem englischen Recht, da viele Reedereien in ihren Transportbedingungen eine entsprechende Rechtswahlklausel aufgenommen haben. Im englischen Recht gilt der Grundsatz, dass entsprechende Vereinba-

rungen regelmäßig nur dann Bestandteil des Vertrages werden, wenn diese schriftlich in den Vertrag aufgenommen werden. Um daher sicherzustellen, dass das Einhalten der korrekten Kühltemperatur Bestandteil des Vertrages wird, ist darauf zu achten, dass die Transporttemperatur auf dem Konnossement vermerkt wird. Nur so kann bei einem vermeintlichen Verstoß ein entsprechender Nachweis geführt werden.

Allerdings trifft den Frachtführer während des Transportes keine absolute Pflicht die vorgegebene Temperatur zu halten. Stattdessen ist er lediglich verpflichtet die einem Frachtführer gebotene Sorgfalt walten zu lassen. Soweit der Frachtführer begründen kann, warum eine Abweichung der Temperatur unvermeidbar war, ist er von der Haftung befreit.

Dies betrifft insbesondere die Zeiten in denen der Container von der Stromversorgung getrennt ist („Times off power“) und somit das Kühlaggregat nicht arbeitet. Derartige Phasen sind während des Transports unvermeidbar, wie z.B. während der Be- oder Entladung des Schiffes oder dem sogenannten Transshipment. Diese Phasen dürfen nach Auffassung der Gerichte jedoch in der Regel nicht länger als ein bis zwei Stunden andauern. Überschreitet die Kühlunterbrechung die Zeit von drei Stunden und kann der Frachtführer sich nicht entsprechend entlasten, nehmen die Gerichte ein Verschulden an, das eine Haftung seitens des Frachtführers begründet.

Die eingeschränkte Beweiskraft eines reinen Konnossements

Im allgemeinen Frachtrecht gilt ein reiner Frachtbrief als Nachweis darüber, dass

das Gut im ordnungsgemäßen Zustand vom Frachtführer übernommen wurde. Bemerkte der Frachtführer daher Abweichungen vom angegebenen Zustand, bevor er das Gut übernimmt, sind diese auf dem Frachtbrief zu vermerken. Gleiches gilt in der Regel auch für das Konnossement in der Seeschifffahrt.

Allerdings wurde diese Beweiswirkung im Bezug auf die in Kühlcontainer transportierten Güter in der Vergangenheit durch die Gerichte erheblich eingeschränkt. So müsse der Absender um den einwandfreien Zustand der Ware bei Übergabe nachweisen zu können, mehr als nur ein reines Konnossement vorweisen.

Im Bezug auf den Transport von Obst und Gemüse wird daher häufig ein sogenanntes Pflanzengesundheitszeugnis (phytosanitary certificate) im Auftrag des Absenders von den Behörden ausgestellt. Ein derartiges Zeugnis sagt jedoch nichts über den qualitativen Standard selbst aus, sondern bescheinigt lediglich, dass das Gut frei von Pflanzenkrankheiten und -schädlingen ist. Konsequenterweise erachten die Gerichte das Pflanzengesundheitszeugnis nicht als ausreichend um den einwandfreien Zustand der Ware nachzuweisen.

Als ausreichend wurde jedoch ein Zertifikat des südafrikanischen Perishable Products Export Control Board (PPECB) erachtet. Zur Begründung führte das Gericht aus, dass PPECB ein gesetzliches Mandat habe um die Qualität und Sicherheit von verderblichen Produkten beim Export zu gewährleisten. In diesem Zusammenhang habe PPECB detaillierte Anweisungen bzgl. der Beladung und Kühlung der Container herausgegeben.

Abschließend lässt sich daher leider nicht sagen, welche Dokumente von den Gerichten als ausreichend bewertet werden, den entsprechenden Nachweis zu erbringen. Grundsätzlich sollte jedoch darauf geachtet werden, dass die Dokumente nicht zu spezifisch auf eine besondere Eigenschaft des Produktes abzielen, sondern nachweisen, dass das Produkt allgemein in einem einwandfreien Zustand ist. Darüber hinaus muss das Zertifikat unbedingt ein Untersuchungsdatum aufweisen, das möglichst zeitnah zur Übergabe an den Frachtführer liegt.

Schlussbemerkungen

Ist die Ware vorgekühlt bevor sie in den Container verladen wird und hat der Absender die Einstellungen des Kühlaggregates überprüft, kann der Container mit gutem Gewissen an den Frachtführer übergeben werden.

Ein erhebliches Restrisiko verbleibt jedoch beim Nachweis über die Übergabe des Gutes im einwandfreien Zustand an den Frachtführer. Das Erlangen eines entsprechenden Zertifikates stellt zwar einen erheblichen Mehraufwand dar, ist der Schaden jedoch erst einmal eingetreten, zahlt sich dieser Mehraufwand aus.

Wir haben jedoch die Erfahrung gemacht, dass im Zuge der Regressierung dieser Forderungen zumindest in außergerichtlichen Verhandlungen ein abschreibungsfreies Konnossement von den Reedereien als ausreichend erachtet wurde.

Entscheidend für den Erfolg der Verhandlungen ist in jedem Fall die lücken-

lose Dokumentation des Transportes. Eine entsprechende Aufbereitung der Akten und ein qualitativ hochwertiges Gutachten von einem Sachverständigen minimieren die Möglichkeiten der Frachtführer erheblich sich aus der Affäre zu ziehen.

*Hannes Gärtner LL.M.
meester in de rechten (mr)*

Schlagworte: Kühlcontainer, Reefer, Kühlkette, Seehandelsrecht, Seetransport, Konnossement

Spediteure können Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuer geltend machen

bisherige Auslegung des § 15 Abs. 1 Nr. 2 UStG verstößt gegen EU-Recht

Gute Nachrichten für die Betreiber von Zolllagern und deren Versicherungen! Verlassenen Waren das Zolllager, ohne dass eine entsprechende Buchung vorgenommen wird, sind diese der zollamtlichen Überwachung entzogen. Wird dies im Rahmen einer zollamtlichen Untersuchung festgestellt, ist die Einfuhrabgabe nachträglich zu entrichten. Da eine ungeklärte Entnahme regelmäßig in den Risikobereich des Zolllagerbetreibers fällt, kann diese Einfuhrabgabe nicht beim Auftraggeber geltend machen und der Betreiber des Zolllagers muss somit die entstandenen Kosten tragen. Nun hat das Finanzgericht Hamburg geurteilt, dass diese Einfuhrabgabe im Wege des Vorsteuerabzugs geltend gemacht werden kann.

Ein Unternehmer kann gemäß § 15 Abs. 1 Nr. 2 UStG die entrichtete Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuerbetrag abziehen, wenn das Gut für sein Unternehmen eingeführt wurde. In der bisherigen Auslegung war ein

Abzug daher nur dann möglich, wenn der Unternehmer 1) Eigentümer des Gutes war oder über eine eigentümerähnliche Funktion verfügte und 2) die Einfuhrumsatzsteuer bereits geleistet hatte.

Da der Spediteur in der Regel zu keinem Zeitpunkt seiner Tätigkeiten über eine derartige eigentümerähnliche Verfügungsmacht verfügt, war ihm daher bislang ein Vorsteuerabzug verwehrt.

Diese Auslegung hat das Finanzgericht Hamburg mit Urteil vom 10.12.2012, Az. 5 K 302/09 nun in zweifacher Hinsicht für europarechtswidrig erklärt.

Der Begriff „für sein Unternehmen“

Die bisherige Auslegung verlangte eine eigentümerähnliche Verfügungsmacht des Unternehmers. Diese wurde als gegeben angesehen, wenn der Unternehmer im eigenen Namen handelte und nach Belieben über das Gut verfügen konnte, es also frei nutzen oder veräußern konnte.

Diese Auslegung verstößt nach Auffassung des Gerichts gegen die europäische Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie (MwStSystRL). Um eine Konformität zu erreichen, sei § 15 Abs. 1 Nr. 2 UStG derart auszulegen, dass hiervon nicht lediglich diejenigen Aufwendungen erfasst seien, die der unternehmerischen Tätigkeit (Umsatzerbringung) dienen. Vielmehr seien hierunter auch diejenigen Aufwendungen zu fassen, die mit der unternehmerischen Tätigkeit zusammenhängen und durch diese ausgelöst würden. Grundsätzlich sei darauf abzustellen, ob die Aufwendungen einen direkten und unmittelbaren Zusammenhang mit den zum Vorsteuerabzug be-

rechtigenden wirtschaftlichen Tätigkeiten aufweisen. Der Begriff „für das Unternehmen“ bedeute daher grundsätzlich dasselbe wie „durch den Betrieb veranlasst“.

Importiert der Spediteur daher im Rahmen seiner Tätigkeit Waren und fällt hierfür eine Einfuhrumsatzsteuer an, so kann er diese als Vorsteuerbetrag geltend machen, so das Finanzgericht.

Der Begriff der entrichteten Einfuhrumsatzsteuer

Gemäß dem Wortlaut des Gesetzes war es bislang lediglich möglich eine bereits geleistete Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuerbetrag abzuziehen. Auch diese Auslegung steht nach Auffassung des Gerichts in Widerspruch zum geltenden Europarecht.

Das Gericht begründete sein Urteil mit dem Regelungszweck des Gesetzes. Ziel sei es, dass der Unternehmer über den Vorsteuerabzug vollständig von der im Rahmen seiner wirtschaftlichen Tätigkeit geschuldeten oder entrichteten Mehrwertsteuer entlastet werde. Es verbiete sich daher, dem Steuerpflichtigen auch nur für eine gewisse Zeit eine von ihm nicht zu tragende wirtschaftliche Belastung aufzuerlegen, indem er die Einfuhrumsatzsteuer erst zahlen müsse, bevor er sie nachfolgend wieder abziehen könne.

Entgegen der Formulierung des § 15 Abs. 1 Nr. 2 UStG sei es daher unerheblich, ob die zum Abzug begehrte Einfuhrumsatzsteuer bereits entrichtet worden sei. Maßgeblich sei lediglich, dass diese wirksam festgesetzt wurde. Daher sei der Unternehmer bereits dann vorsteuerabzugsberechtigt, wenn er ein die Einfuhr bescheinigendes Dokument besitze, welches ihn als Importeur ausweise und den Betrag der geschuldeten Umsatz-

steuer ausweise oder deren Berechnung ermögliche.

Auswirkungen auf das Verhältnis Absender/Empfänger – Spediteur

Dadurch, dass der Spediteur die Einfuhrumsatzsteuer bislang nicht im Wege des Vorsteuerabzugs erhalten konnte, war er berechtigt diese vom Empfänger oder Absender zu fordern.

In Folge des Urteils ist der Spediteur nun auf dem Wege der Schadenverhinderungs- und Minderungspflicht verpflichtet die Einfuhrumsatzsteuer als Vorsteuerbetrag abzuziehen.

Sollte der Spediteur daher die Einfuhrumsatzsteuer als Schaden beim Empfänger/Absender geltend machen, kann diese Forderung unter Verweis auf das Urteil des Finanzgerichts Hamburg zurückgewiesen werden.

Allerdings ist das obige Urteil noch nicht rechtskräftig, sodass wir dazu raten würden, eine Zahlung unter Vorbehalt zu leisten und rechtliche Beratung zu suchen.

*Hannes Gärtner LL.M.
meester in de rechten (mr)*

Schlagworte: Einfuhrumsatzsteuer, Vorsteuer, Finanzgericht Hamburg, Urteil vom 10. Dezember 2012, Az. 5 K 302/09

Warnung!

Fortgesetzter Betrug bei Solarmodulen

Im Spätsommer letzten Jahres warnten wir bereits vor gewerbsmäßigen Betrug bei der Bestellung von Solaranlagen. Damals bestellten Betrüger in England auf dem Briefpapier existierender englischer Solarfirmen bei deutschen Herstellern Ware in fünfstelliger Höhe. Sie wiesen den Herstellern die Zahlung durch eine gefälschte Bankbestätigung der NatWestbank nach. Die Ware ließen sie von unbeteiligten Speditionen abholen. Die Speditionen freuten sich über eine außerordentlich gute Eilfracht von Donnerstag auf Freitag.

Die Abladestelle lag in einem Industriegebiet. Der Fahrer wurde von der angeblichen Käuferin auf dem Handy angerufen und an eine andere Abladestelle dirigiert. Die Ware ist verschwunden.

Aus den Polizeikreisen wissen wir inzwischen, dass es sich um professionelle Kriminalität handelt, die Schäden sind für die betroffenen Solarhersteller immens. Zumal in der Regel der Transportversicherer die entstandenen Schäden nicht zahlt.

Vor kurzem wurden Mandanten von uns erneut auf solch einen Betrugsversuch aufmerksam. Nach unserem Eindruck hat sich diese Masche insbesondere im Bereich der Spediteure inzwischen herumgesprochen, und bei England-Eilfrachten mit Solarpanelen etc. wird hier verstärkt geachtet. In dem Fall fälschten die Betrüger offenbar ein Überweisungsträger der HSBC Bank und der Verkäufer wollte die Ware auch versenden. Erst durch das außergewöhnliche Engagement eines von uns beratenen Spedi-

teurs konnte hier Schlimmeres verhindert werden. Der Frachtauftrag wurde vorsorglich angenommen, um die Lade- stelle herauszufinden. Parallel hierzu wurde die Polizei informiert. Die Lade- stelle wurde dann von dem Betrugsver- such informiert, der Transport fand nicht statt. Der Solarhersteller wurde so nicht um einen fast sechsstelligen Betrag betrogen. Wir haben außerordentlichen Respekt vor der Zivilcourage des Spedi- teurs.

Sollten Spediteure oder auch Versender erneut auf solche Fälle aufmerksam werden, raten wir dringend dazu, sofort die örtliche Polizeidienststelle einzuschalten. Gerne leiten wir Ihre Informationen auch weiter.

*Michael Karschau
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

*Schlagworte: Betrug, Solarmodule, Solarzellen,
gefälschte Bankbestätigung, Polizei*

In eigener Sache:

*Liebe Mandanten, aufgrund des bevor-
stehenden Kanzleiumzugs der Rechts-
anwaltskanzlei Grimme & Partner wei-
sen wir höflich darauf hin, dass unser
jährliches Kanzleifest zum Hafenge-
burtstag in diesem Jahr entfällt. Wir
freuen uns jedoch, Sie zu einem späte-
ren Zeitpunkt zu einer Feierlichkeit in
unseren neuen Büroräumen begrüßen
zu können.*

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Michael Karschau
m.karschau@grimme-partner.com

Christoph von Dannenberg
c.vondannenberg@grimme-partner.com

mr Hannes Gärtner LL.M.
h.gaertner@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 15, 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.