

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #2/2013

Aus dem Inhalt:

Begründet eine von dem Fahrer „blind“
quitierte Ladeliste eine Beweisvermutung
zu Lasten des Frachtführers?

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: Übernahme, OLG Frankfurt, Urteil
vom 24.05.2013, Az. 5 U 138/12, reine Quittung;
Beweislastumkehr bei reiner Quittung

Nachweis des Sendungsinhaltes seitens
eines vom Versender selbstbeladenen
und verschlossenen Transportcontainers

von Angela Schütte

Seite 10

Schlagworte: Anscheinsbeweis, freie richterliche
Beweiswürdigung gem. § 286 ZPO,
Containerinhalt

Beweislastverteilung bei multimodaler
Luftbeförderung

von Frank Geissler

Seite 4

Schlagworte: Art. 18 und 38 MÜ, § 452 a), §§ 425ff
HGB, Art. 17ff CMR; BGH v. 10.05.2012 - Az. I ZR
109/11, einheitlicher Luftbeförderungsvertrag,
erlaubte Luftersatzbeförderung, Hilfsbeförderung,

Reform des Seehandelsrechts I

von Michael Karschau

Seite 12

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform,
nautisches Verschulden, Haftungsausschluss,
AGB, Verlustvermutung; „MSC FLAMINIA“; „UND
ANDRYATIK“; Art. 2 CMR

Letter of subrogation & assignment of rights
in der Regressierung

von Hannes Gärtner LL.M.

Seite 6

Schlagworte: Letter of subrogation; Assignment of
rights; Aktivlegitimation

In eigener Sache

Seite 14

Herzlich Willkommen Frank Geissler!

Seite 15

Ihre Ansprechpartner

Seite 16

Beförderungshindernis wegen Hochwassers

von Frank Geissler

Seite 9

Schlagworte: § 418 HGB, § 419 HGB,
Beförderungshindernis, Ablieferungshindernis,
Hochwasser, Frachtführer, Weisungen, zumutbare
Wartezeit, Kostenvorschuss

**Begründet eine von dem Fahrer
„blind“ quittierte Ladeliste eine
Beweisvermutung zu Lasten des
Frachtführers?**

**Gleichzeitig zum Zeitpunkt der
Übernahme einer Sendung durch den
Frachtführer
(Art. 17 CMR, § 425 HGB, § 242 BGB)**

Das Oberlandesgericht Frankfurt hat in einer unserer Sachen mit Urteil vom 24.05.2013, Az. 5 U 138/12, zu den vorangestellten Fragen Stellung genommen.

Der Entscheidung lag (vereinfacht) folgender Sachverhalt zu Grunde:

Transportversicherer haben einen Frachtführer wegen eines vermeintlichen Verlustes eines Packstückes mit einem Gewicht von 3 kg und einem Werte von rund EUR 77.000,00 in Anspruch genommen.

Der Frachtführer hatte das Gut bei dem Lagerhalter der Versicherungsnehmerin der Transportversicherer zu übernehmen und wollte das Gut über sein Umschlagslager weiterbefördern.

Zur Abholung des Gutes bei dem Lagerhalter der Versicherungsnehmerin der Klägerin und zur Verbringung der Sendung zu dem Umschlagslager des Frachtführers hat sich der Frachtführer eines Subunternehmers (unsere Mandantin) bedient.

Die Beladung des Lkw unserer Mandantschaft erfolgte dergestalt, dass der Fahrer während der (vermeintlichen) Beladung des streitgegenständlichen

Packstückes und diverser anderer Packstücke in dem Führerhaus seines Lkw verblieben ist, nach erfolgter (?) Beladung der Fahrer sich mit dem zuständigen Mitarbeiter des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin in ein gesondert belegenes Büro begeben hat, um dort die Ladeliste (blind) zu quittieren, eine Plombe zu erhalten, um zu seinem Lkw zurückzukehren und erst dann die Türen des Aufliegers zu verschließen.

Der Gang zu dem gesondert belegenen Büro des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin, die Quittierung der Ladeliste und die Entgegennahme der Plombe haben ca. zehn Minuten gedauert.

An der Rampe des Lagers des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin waren zu diesem Zeitpunkt (mindestens) zwei weitere Lkw angedockt, deren Fahrer sich auf der Rampe des Lagers der Lagerhalterin der Versicherungsnehmerin der Klägerin frei bewegen konnten.

Zudem waren in dem Lager des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin eine unbestimmt gebliebene Zahl von weiteren Lagermitarbeitern tätig.

Dass Oberlandesgericht Frankfurt hat sich in seiner vorangestellten Entscheidung (zu Recht) der Auffassung gezeigt, dass die von dem Fahrer „blind“ quittierte Ladeliste keinen Nachweis für die Übergabe der streitgegenständlichen Sendung an den Frachtführer erbringe und auch nicht zu einer Umkehr der Beweislast, o. ä. führe.

Das Oberlandesgericht Frankfurt hat seine Entscheidung damit begründet, dass zwar die Quittung Beweismittel (außergerichtliches Geständnis über den Umfang und Indiz für die Wahrheit der zugestandenen Tatsache) sei, einer „blind“ unterzeichneten Quittung aber kein Beweiswert zukommen könne.

Da nämlich die Erteilung der Quittung durch den Fahrer ohne tatsächliche Kenntnis zur Vollständigkeit des Ladevorgangs erfolgte.

Der Frachtführer habe sich auch nicht unter wertenden Gesichtspunkten, etwa nach Treu und Glauben (§ 242 BGB) die Unterzeichnung der Ladeliste entgegenhalten zu lassen.

Da nämlich der Lagerhalter der Versicherungsnehmerin der Klägerin seinerseits wusste und damit einverstanden war, dass der Fahrer bei der Beladung seines Fahrzeuges gar nicht zugegen war und die Vollständigkeit der auf sein Fahrzeug geladenen Güter auch gar nicht überprüfen konnte, da die Ladeliste überhaupt erst nach Beendigung der Beladung erstellt wurde.

Folgerichtig – so das Oberlandesgericht – konnte die von dem Fahrer „blind“ quitierte Ladeliste auf Seiten des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin auch keinen Vertrauenstatbestand begründen, da ja dem Lagerhalter der Versicherungsnehmerin der Klägerin bewusst war, dass Fahrer der Beklagten gar nicht beurteilen konnte, ob der Inhalt der ihm zur Unterschrift vorgelegten Ladeliste richtig ist.

Da – trotz in der Berufungsinstanz wiederholter Beweisaufnahme – offen geblieben ist, ob die streitgegenständliche

Sendung überhaupt zur Verladung gekommen ist, hat das Oberlandesgericht Frankfurt die Berufung gegen das (ebenfalls) klageabweisende Urteil in 1. Instanz abgewiesen.

Allerdings hat in einem sog. obiter dictum das Oberlandesgericht Frankfurt auch festgestellt, dass die frachtrechtliche Übernahme der sich auf der Ladefläche des Lkw des Frachtführers befindlichen Güter jedenfalls zu dem Zeitpunkt erfolgt war, in welchem sich der Fahrer und der zuständige Lagermitarbeiter des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin zu dem Büro des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin begeben haben, um die Ladeliste zu unterzeichnen und die Plombe entgegenzunehmen.

Und dies, obwohl – wiederum mit Wissen des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin – die Türen des Aufliegers während dieser Zeit (mindestens zehn Minuten) unverschlossen blieben.

Nach Auffassung des Unterzeichners, hat das Oberlandesgericht Frankfurt indes unberücksichtigt gelassen, dass während dieser Zeit die Mitarbeiter (mindestens zwei) an der Rampe des Lagers der Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin angedockten Fahrzeuge, als auch die (unbestimmt gebliebene Anzahl) Lagermitarbeiter des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin ungehinderten Zugang zu der Ladefläche des Lkw des Frachtführers hatten und sich der

streitgegenständlichen Sendung bemächtigen hätten können.

Und zwar – noch einmal – in Kenntnis des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin und auf dessen Betriebsgelände.

Unter diesen Umständen einen Sachherrschaftswillen und „tatsächlichen ungehinderten“ Besitz des Frachtführers an den sich auf der Ladefläche seines Lkw befindlichen Gütern anzunehmen, scheint unrichtig.

Richtig erscheint vielmehr, einen entsprechenden Sachherrschaftswillen und einen korrespondierenden ungehinderten alleinigen Besitz des Frachtführers an den sich auf der Ladefläche des Lkw befindlichen Gütern erst mit Verschließen der Türen des Aufliegers anzunehmen.

Allein kam es nach Auffassung des Oberlandesgerichts Frankfurt auf diese Frage nicht an, da ja – s. o. – nach den in beiden Instanzen durchgeführten Beweisaufnahmen überhaupt nicht feststand, ob das streitgegenständliche Packstück überhaupt von dem zuständigen Lagermitarbeiter des Lagerhalters der Versicherungsnehmerin der Klägerin auf die Ladefläche des Lkw des Frachtführers verbracht bzw. dort belassen wurde.

Das Oberlandesgericht Frankfurt hat zu der Frage, ob und ggf. welchen Beweiswert eine von einem Frachtführer „blind“ unterzeichnete Ladeliste zukommt, jedoch die Revision zugelassen.

Gegenwärtig ist daher abzuwarten, ob die Klägerin bzw. deren Streithelferin gegen die

Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt Revision einlegt.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Übernahme, OLG Frankfurt, Urteil vom 24.05.2013, Az. 5 U 138/12, reine Quittung; Beweislastumkehr bei reiner Quittung

Beweislastverteilung bei multimodaler Luftbeförderung

Nach einem kürzlich veröffentlichten Urteil des BGH vom 10.05.2012 (TranspR 2012, 466) ist ein sog. „einheitlicher Luftbeförderungsvertrag“ auch bei erheblicher Teilstrecke zu Land möglich.

Bei ungeklärtem Schadensort muss derjenige die Schadensentstehung auf dem Landtransportweg beweisen, der einen Schaden während der Luftbeförderung bestreitet

Dies klingt zunächst so, als sei in diesen Fällen ein Rückgriff auf die §§ 452 a, 425 HGB nicht mehr möglich.

In seiner Zusammenfassung kritisiert Koller die vom BGH entworfene Figur des „einheitlichen Luftfrachtvertrages“ als irreführend, und hält vielmehr für entscheidend, welche Beförderungsarten der Luftfrachtführer versprochen hat, also ausschließlich Luftbeförderung oder zusätzlich auch Hilfsbeförderung(en).

Die Bezeichnung des Vertrages sei dabei hingegen bedeutungslos.

Nach seiner Auffassung führt der BGH im Ergebnis zutreffend in seiner Entscheidung aus, dass die Regelung in

Art. 38 Montrealer Übereinkommen (MÜ) die Regeln der §§ 452ff HGB nur in den Fällen verdrängt, in denen entweder eine bestimmte Art von Oberflächentransport vertraglich zwischen den Parteien vereinbart oder ein solcher abredewidrig durchgeführt wurde (vgl. Art. 18 IV Satz 2 bzw. 3 MÜ).

In den Fällen des Art 18 Abs. IV Satz 1 MÜ jedoch, also bei vereinbarter Landstreckenbeförderung, welche keine Hilfsbeförderung (da Flugstrecke vorhanden) darstellt, gelten - die Anwendung deutschen Rechts unterstellt - die §§ 452 ff HGB uneingeschränkt.

Hier ist daher weiterhin zu fragen, ob ein einheitlicher Frachtvertrag unter Einsatz verschiedenartiger Beförderungsmittel geschlossen worden ist.

Koller kommt danach zu folgender Beweislastverteilung bei den verschiedenen Fallgruppen.

A. Erlaubte Luftersatzbeförderung nach Art. 18 IV 1 MÜ

a) Schadensort auf Landstrecke ist unstreitig

Bei Geltung deutschen Rechts ergibt sich die Haftung des Frachtführers nach § 452 a) i.V.m. §§ 425ff HGB bzw. Art 17ff CMR, wobei eine verschärfte Haftung in Betracht kommt, u.a. bei fehlender Schnittstellenkontrolle.

b) Schadensort ist unbekannt

Sofern der Geschädigte Ersatz nach MÜ fordert, gelten die allgemeinen Beweislastregeln und nicht Art. 18 IV S 2 MÜ. Er hat daher die

Schadensverursachung während der Luftbeförderung grundsätzlich vollständig zu beweisen.

Allerdings hilft dem Geschädigten hier die sekundäre Darlegungslast des Frachtführers zu den Umständen im Zeitraum der Luftbeförderung.

Sofern der Geschädigte Ersatz nach Landfrachtrecht fordert, muss dieser einen Schaden und dessen qualifizierte Verursachung während der Oberflächenbeförderung beweisen.

Auch hier trifft den Frachtführer die sekundäre Darlegungslast zum Transportverlauf, insbesondere somit zu hinreichender Schnittstellenkontrolle.

Zwar kommt es für den Bereich der reinen Luftbeförderungsstrecke nicht auf solche Kontrollen an, im Übergang zur Landbeförderung dagegen sehr wohl. Hier wird nämlich bei Unterlassen dem (Luft-)frachtführer wegen Missachtung seiner sekundären Darlegungslast unterstellt, er habe das Gut unbeschädigt und vollständig übernommen.

B. Hilfsbeförderung nach Art. 18 IV Satz 2 MÜ

a) Schadensort auf Landstrecke ist unstreitig

Gemäß Art. 38 I i.V.m. Art. 18 IV 2 MÜ ist hier nicht das Luftfrachtrecht anwendbar, denn letzterer ist lediglich eine Beweislastregel, welche bei geklärtem Schadensort nicht eingreift.

b) Schadensort ist unbekannt

Fordert der Geschädigte Ersatz nach MÜ, kann er sich auf die Vermutungsregel in Art. 18 IV berufen, demzufolge bis zum Beweis des Gegenteils davon ausgegangen wird, der Schaden habe sich auf der Luftbeförderungsstrecke – einschließlich Außenlager und Transport zwischen diesem und Flughafen – ereignet.

Zur Vereinbarung einer solchen Hilfsbeförderung in einem einheitlichen Vertrag genügt es, wenn den Parteien die Erbringung dieser Leistungen bekannt oder sie dem Luftfrachtführer freigestellt waren.

Befördert der Luftfrachtführer dagegen abredewidrig per Landtransportmittel, haftet er ohnehin gem. Art. 18 Abs IV Satz 3 MÜ nach Luftfrachtrecht.

Fordert der Geschädigte Ersatz nach Landfrachtrecht kann sich - außer im Fall der abredewidrigen Hilfsbeförderung - der Luftfrachtführer zunächst auf die widerlegbare Vermutung des Art. 18 IV Satz 2 MÜ stützen, wonach der Schaden während der Luftbeförderung entstanden ist.

Zwar trifft den Frachtführer auch hier die sekundäre Darlegungslast.

Er muss – da er ja keine Schnittstellenkontrollen im Luftverkehr schuldet – laut Koller jedoch nur das zum Transportverlauf darlegen, was er aus seinen vorhandenen bzw. zumutbar zu beschaffenden Erkenntnissen beitragen kann, im Extremfalle also auch einmal gar nichts.

Der BGH scheint demgegenüber dem Luftfrachtführer durchaus erweiterte Vortragspflichten zur Organisation und zum Ablauf der Beförderung aufzuerlegen,

welche im Ergebnis letztlich wieder eine Pflicht zur Schnittstellenkontrolle begründen.

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Art. 18 und 38 MÜ, § 452 a), §§ 425ff HGB, Art. 17ff CMR; BGH, Urteil vom 10.05.2012 - Az. I ZR 109/11, einheitlicher Luftbeförderungsvertrag, erlaubte Luftersatzbeförderung, Hilfsbeförderung, Oberflächenbeförderung, bekannter Schadensort, unbekannter Schadensort, Landstrecke, Luftstrecke, Vermutungsregel

Letter of subrogation & assignment of rights in der Regressierung

Eine Gegenüberstellung aus der Praxis der Regressierung

Will der Transportversicherer einen Anspruch gegen den Frachtführer geltend machen, muss der Anspruch entsprechend nachgewiesen werden. Häufig unterschätzt wird dabei der Nachweis der Aktivlegitimation.

Um den Nachweis vermeintlich zu vereinfachen wird insbesondere bei Seetransporten ein sogenanntes assignment of rights oder ein letter of subrogation verwendet. Hierbei handelt es sich jedoch um zwei Konstrukte des englischen Rechts, deren Funktionsweise und Bedeutung es unbedingt zu kennen gilt. Ansonsten drohen insbesondere vor englischen Gerichten erhebliche prozessuale Risiken.

Grundsätzlich gilt zu beachten, dass sich die Aktivlegitimation nach dem Recht bemisst, das dem Versicherungsvertrag zugrunde liegt. Nach deutschem Recht gehen mit der Regulierung des Schadens die Ansprüche des Versicherungsnehmers auf den Versicherer über, so dass dieser den Anspruch fortan im eigenen Namen geltend machen kann.

Mit dieser Regelung können letter of subrogation und assignment of rights kollidieren, wenn sie nicht korrekt verwendet werden.

Letter of subrogation

Funktionsweise und Wirkung

Ursprünglich war es im englischen Recht nicht vorgesehen, dass der Versicherer nach erfolgter Regulierung an den Versicherungsnehmer den Anspruch gegen den Schadensverursacher geltend machen kann. Vielmehr musste der Geschädigte den Schaden selber geltend machen und anschließend die erlangte Kompensation an den Versicherer auskehren. Um dieses für den Versicherer erhebliche Rechtsrisiko zu beheben, wurde das Prinzip der subrogation eingeführt.

Anders als im deutschen Recht geht der Anspruch jedoch auch weiterhin nicht auf den Versicherer über, sondern verbleibt beim Versicherungsnehmer. Mit Auszahlung des Regulierungsbetrages erlangt der Versicherer kraft Gesetz lediglich das Recht den Anspruch im Namen des Versicherungsnehmers geltend zu machen. Der letter of subrogation hat daher diesbezüglich lediglich eine deklaratorische

Wirkung. Ihm kommt im Rahmen eines Verfahrens daher lediglich Beweiswirkung zu.

Die grundsätzliche Regelung, dass der Anspruch beim Versicherungsnehmer verbleibt, der Versicherer aber berechtigt ist den Anspruch im fremden Namen geltend zu machen, wird häufig zusätzlich durch den Passus „...to make use of our name...“ hervorgehoben. Die Formulierung ist jedoch rein klarstellend und daher ohne jegliche rechtliche Bedeutung. Insofern hat das OLG Hamburg in seiner „Katsugari“ Entscheidung die Wirkung des letter of subrogation verkannt. Unter offensichtlicher Berücksichtigung des deutschen Rechts klassifizierten die Richter das Dokument als Forderungsabtritt und nahmen an, dass der Anspruch auf den Versicherer übergegangen sei. Dass englische Gerichte die Frage gänzlich anders entschieden hätten, dürfte außer Frage stehen.

Probleme in der Praxis

Legt der Transportversicherer daher vor Gericht einen letter of subrogation vor um den Anspruch im eigenen Namen geltend zu machen, wird das Gericht die Aktivlegitimation als nicht nachgewiesen erachten. Die englischen Gerichte unterliegen wie die deutschen Gerichte der Dispositionsmaxime. Dies bedeutet, dass die Parteien Herren des Verfahrens sind und das Gericht daher lediglich aufgrund der durch die Parteien vorgebrachten Beweise entscheiden darf. Liegt dem Gericht der letter of subrogation vor, geht das Gericht davon aus, dass der Anspruch weiterhin beim Versicherungsnehmer liegt.

Keine Lösung ist es zudem den Anspruch unter Berufung auf den letter of subrogation fortan im Namen des Versicherungsnehmers geltend zu machen. Wie bereits ausgeführt geht der Anspruch nach deutschem Recht spätestens mit Regulierung des Schadens auf den Versicherer über. Soweit der letter of subrogation vor Forderungsübergang ausgestellt wurde, verliert er somit seine Gültigkeit. Wurde er hingegen wie im Regelfall nach der Zahlung ausgestellt, wäre er gar von Anfang an unwirksam.

Dies führt dazu, dass der letter of subrogation in seiner reinen Form nicht genutzt werden sollte, da sich in jeglicher Hinsicht erhebliche Probleme mit der Aktivlegitimation ergeben.

Das assignment of rights

Funktionsweise und Wirkung

Soll nach englischem Recht der Anspruch auf den Versicherer abgetreten werden, bedarf es eines sogenannten assignment of rights. Funktion und Wirkung entsprechen dabei ungefähr dem Forderungsabtritt nach §§ 398 ff. BGB, sodass von einer allzu detaillierten Beschreibung abgesehen werden kann. Grundsätzlich treffen zwei Parteien dabei eine Vereinbarung, dass die eine Partei (der Zedent) die Forderung auf die andere Partei (den Zessionar) überträgt. Die Abtretung wird entsprechend schriftlich festgehalten.

Die Forderungsabtretung mittels assignment of rights ist dabei unabhängig vom Versicherungsverhältnis und kann daher jederzeit erfolgen, solange der Anspruch beim Versicherungsnehmer liegt.

Probleme in der Praxis

Ähnlich wie beim letter of subrogation gilt es hier den Zeitpunkt des Forderungsübergangs auf den Versicherer zu berücksichtigen. Wurde das assignment of rights nach dem Forderungsübergang ausgestellt, ist es wirkungslos. Daher muss das assignment of rights immer vor der erfolgten Regulierung ausgestellt werden, sofern es denn die Abtretung der Rechte regeln soll.

Lösungsvorschläge

Um sicherzustellen, dass die Aktivlegitimation ausreichend nachgewiesen ist, sind zwei Lösungsvorschläge denkbar:

1. Ausstellung eines assignment of rights vor Durchführung der Regulierung.

Der Versicherer lässt sich nach Prüfung des Schadens vom Versicherungsnehmer eine Abtretungserklärung ausstellen, mit der der Versicherungsnehmer alle mit dem Schaden verbundenen Ansprüche an den Versicherer abtritt. Darüber hinaus sollte das Dokument auch eine Erklärung darüber enthalten, dass im Gegenzug der zu benennende Schadensbetrag reguliert werden wird. Ist eine derartige Abtretung erfolgt, kann die Regulierung erfolgen.

Vorteil dieses Verfahrens ist es, dass der Anspruch bereits vor Regulierung an den Versicherer abgetreten wurde. Somit kann der Versicherer sicherstellen, dass er auch tatsächlich über den

entsprechenden Abtretungsnachweis verfügt.

Nachteilig ist jedoch, dass das Dokument vor erfolgter Regulierung ausgestellt wurde. Somit ist zwar der Anspruch auf den Versicherer übergegangen, nicht jedoch der Schaden. Der Anspruch besteht jedoch nur, wenn Anspruch und Schaden beim Anspruchsteller liegen. Insofern muss der Erklärung nach erfolgter Regulierung ein Nachweis über die erfolgte Zahlung beigefügt werden.

2. Ausstellung einer Regulierungsbestätigung nach erfolgter Regulierung.

Die Wirkung dieses Dokuments entspricht in etwa dem letter of subrogation. Nach erfolgter Regulierung bestätigt der Versicherungsnehmer den Erhalt der Zahlung und erklärt ferner, dass der Anspruch gemäß dem deutschen Versicherungsrecht auf den Versicherer übergegangen ist.

Vorteil dieses Verfahrens ist, dass die Erklärung rein deklaratorischer Art ist. Der Forderungsübergang geschieht weiterhin nach geltendem deutschem Recht.

Nachteilig könnte hier jedoch eventuell sein, dass das ausländische Gericht die Erklärung aufgrund der fehlenden Kenntnisse im deutschen Recht als nicht ausreichend erachten und weitere Ausführungen zu den gesetzlichen Bestimmungen verlangen könnte.

Fazit

Wie aufgezeigt ist von der Verwendung eines letter of subrogation sowie der Begrifflichkeit unbedingt abzusehen, da mit

der Verwendung erhebliche Risiken verbunden sind. Aber auch die Verwendung eines assignment of rights gilt es sorgsam zu überlegen.

Vor diesem Hintergrund raten wir unbedingt dazu die von Ihnen verwendeten Vorlagen der Abtretungserklärung anwaltlich überprüfen zu lassen.

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

Schlagworte: Letter of subrogation; Assignment of rights; Aktivlegitimation

Beförderungshindernis wegen Hochwassers

Dies ist derzeit wohl kein Ausnahmefall:

Ein Frachtführer mit einer Tour nach Dresden wird wegen Hochwassers von den Behörden vor den Toren der Stadt an einer Weiterfahrt gehindert.

Was ist zu tun?

Der Frachtführer hat hier gemäß § 419 HGB von seinem Auftraggeber Weisungen nach § 418 HGB einzuholen.

Kann dieser ihm keine andere Ablieferadresse mitteilen, sondern weist er den Frachtführer an, „auf besseres Wetter zu warten“, muss dieser grundsätzlich diese Weisung auch befolgen.

Er hat allerdings einen Anspruch auf zusätzliche Vergütung für die Wartezeit und kann Erstattung zusätzlicher Aufwendungen (z.B. Telefonkosten,

Unterbringungskosten des Fahrers) beanspruchen.

Hierfür kann der Frachtführer von seinem Auftraggeber einen angemessenen Vorschuss verlangen.

Die Zumutbarkeit einer Wartezeit ist überschritten, wenn der Frachtführer durch die Bindung seines Fahrzeuges andere bereits gebuchte Aufträge nicht ausführen kann oder er befürchten muss, dass Kunden abwandern.

In diesen Fällen hat er erneut Weisungen einzuholen. Werden ihm in angemessener Zeit keine zumutbaren Weisungen erteilt, darf er die Beförderung abrechnen und nach seinem Ermessen die geeigneten Maßnahmen treffen, im Zweifel also das Gut entladen und einlagern.

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

*Schlagworte: § 418 HGB, § 419 HGB,
Beförderungshindernis, Ablieferungshindernis,
Hochwasser, Frachtführer, Weisungen, zumutbare
Wartezeit, Kostenvorschuss*

**Nachweis des Sendungsinhaltes
seitens eines vom Versender
selbstbeladenen und
verschlossenen
Transportcontainers**

In seiner Entscheidung vom 13.09.2012 hat der BGH, Aktenzeichen I ZR 14/11 folgenden Leitsatz aufgestellt:

„Der Grundsatz, dass anhand von Lieferscheinen oder Handelsrechnungen im Rahmen freier richterlicher Beweiswürdigung gemäß § 286 Abs. 1 ZPO

der Inhalt eines verloren gegangenen Paketes nachgewiesen werden kann, ist bei einem Streit über den Inhalt eines entwendeten, vom Versender selbstbeladenen und verschlossenen Transportcontainers nicht ohne Weiteres anwendbar.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Transportversicherer der G. BV. mit Sitz in Amsterdam und in Nürnberg ansässigen G. GmbH nahm die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht wegen des Verlustes von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

Die Beklagte war seitens der Versicherungsnehmerin im Sommer 2007 mit der Beförderung eines Containers von Istanbul nach Nürnberg beauftragt. Seitens der Beklagten war die Streithelferin zu 1. mit der Durchführung des Auftrags beauftragt worden und seitens der Streithelferin zu 1. die Streithelferin zu 2. Beide Streithelfer sind der Beklagten auf deren Seite dem Rechtsstreit beigetreten.

Eine Ablieferung des Containers erfolgte nicht, da dieser auf einem Parkplatz in Wien von unbekanntem Tätern gestohlen wurde.

Nach Behauptung der Klägerin sollen in dem Container Fernsehgeräte im Wert von EUR 145.778,20 gewesen sein. Die VN soll die Geräte zum Zeitpunkt des Verlustes bereits gekauft gehabt haben.

Die Beklagte ist daher seitens der Klägerin auf Zahlung des genannten

Betrages nebst Zinsen in Anspruch genommen worden.

Das Landgericht Nürnberg-Fürth hat der Klage in voller Höhe stattgegeben und das OLG Nürnberg hat als Berufungsinstanz das erstinstanzliche Urteil bestätigt.

Die Streithelferin zu 1. verfolgt mit der Revision ihren Antrag auf Abweisung der Klage weiter.

Das Berufungsgericht hat den geltend gemachten Schadensersatzanspruch als begründet erachtet und darauf verwiesen, dass die streitgegenständliche Sendung dem Frachtführer in einem verschlossenen Transportcontainer übergeben worden sei und mithin ein Anscheinsbeweis für die Richtigkeit des Sendungsinhalts des Containers spreche. Dieser Anschein ergebe sich aus den vorgelegten Urkunden und sei der Anscheinsbeweis durch die Beklagte nicht erschüttert worden.

Der zu ersetzende Schaden ergäbe sich aus der seitens der Klägerin vorgelegten Handelsrechnung. Sowohl nach der Berechnung der Vorschriften der CMR als auch des HGB sei der Schadensersatzanspruch in zuerkannter Höhe berechtigt. Es sei von einem qualifizierten Verschulden im Sinne von Artikel 29 Abs. 1 CMR in Verbindung mit § 435 HGB auszugehen.

Der BGH teilte die Beurteilung des Berufungsgerichts hinsichtlich der Argumentation zum Nachweis des Inhalts des Containers nicht. Die Revision führte daher zur Aufhebung des Berufungsurteils und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Der BGH machte deutlich, dass aufgrund des Bestreitens der Beklagten die Klägerin substantiiert darzulegen und zu beweisen habe, dass das Gut während der Obhutzeit der Beklagten abhanden gekommen ist und wie hoch der eingetretene Schaden ist.

Die Anspruchstellerin hat nicht nur den Beweis der Übernahme der Güter zu führen, sondern auch den Nachweis der Identität, der Art, der Menge und des Zustandes der Güter. Ob der Kläger den Beweis erbracht hat, ist grundsätzlich nach den allgemeinen Regeln des Zivilprozessrechts und insbesondere nach § 286 ZPO zu beurteilen.

Das Berufungsgericht war davon ausgegangen, dass der Anscheinsbeweis eingreift, da das Transportgut dem Frachtführer in einem verschlossenen Behältnis (dem Transportcontainer) übergeben worden sei und dieser unstreitig in der Obhut des Frachtführers des verloren gegangen ist.

Der BGH wies in seiner Entscheidung darauf hin, dass sich das Berufungsgericht nicht auf frühere Entscheidungen des BGH zu den Grundsätzen des Anscheinsbeweises stützen könne. Der BGH ist von dieser früher vertretenen Auffassung abgerückt und nach der neueren Senatrechtsprechung unterliegt die Würdigung der Umstände, die für Umfang und Wert einer verloren gegangenen Sendung sprechen, stets der freien richterlichen Beweiswürdigung gemäß § 286 ZPO (BGH, TransportR 2010, 200). Demnach „hat sich der Tatrichter die Überzeugung von der Richtigkeit des behaupteten Umfangs

einer Sendung daher anhand der gesamten Umstände des Einzelfalles, insbesondere aufgrund von vorgelegten Lieferscheinen und dazu korrespondierenden Rechnungen, zu bilden.“ Klar hat der BGH gestellt, dass nicht sowohl Lieferscheine als auch korrespondierende Rechnungen vorliegen müssen. Die Überzeugung kann sich der Tatrichter auch bilden, wenn nur eines der beiden Dokumente vorliegt und der Beklagte Frachtführer keine substantiierten Einwände erhebt.

Dem Berufungsurteil konnte jedoch nicht entnommen werden, dass das Berufungsgericht auch auf der Grundlage des § 286 ZPO davon überzeugt gewesen wäre, dass der verwendete Transportcontainer den von der Klägerin behaupteten Inhalt hatte. „Die eingereichten Unterlagen rechtfertigen eine solche Annahme nicht ohne Weiteres. Zwar kann man davon ausgehen, dass wenn der Beklagte Frachtführer keine substantiierten Einwände erbringt, man von der Richtigkeit des Lieferscheins oder der dazu korrespondierenden Handelsrechnung ausgehen kann. Dennoch muss seitens des Richters eine Überprüfung stattfinden, ob die zum Nachweis des behaupteten Schadens vorgelegten Dokumente in sich schlüssig und geeignet sind, den Vortrag des Anspruchstellers zum entstandenen Schaden zu belegen“ (BGH, TransportR 2010, 73).

Es reicht jedoch nicht aus, wenn der Tatrichter lediglich überprüft, ob die im CMR Frachtbrief enthaltenden Daten mit denen im Lieferschein bzw. Handelsrechnung übereinstimmen. Vorliegend hat das Berufungsgericht insbesondere nicht beachtet, dass die zum Inhalt von verloren gegangenen Paketen aufgestellte Grundsätze auf die im Streitfall zu

beurteilende Fallgestaltung nicht ohne Weiteres übertragbar sind. Unberücksichtigt blieb, dass das Verpacken von Waren in Kartons nicht gleichgesetzt werden kann mit dem Beladen eines Lkws, einer Wechselbrücke oder eines Containers. Weiter ist zu berücksichtigen, dass es sich bei einem Container nicht um einen vom kaufmännischen Absender zum Versand gebrachtes verschlossenes Behältnis, sondern um einen Transportmittel handelt. Zu berücksichtigen ist, dass die Fehlbestückung eines Kartons eher unwahrscheinlich ist, da nie vorhergesehen werden kann, ob exakt dieser Karton während des Transports abhanden kommt. Hingegen bei einem Container, dessen Inhalt bei Übernahme nicht überprüft wird, die Möglichkeit besteht, dass der Container gezielt verwendet wird. Der Anreiz für eine Fehlbestückung größer ist als bei einem Paket.

Daher war vorliegend der Rechtsstreit an die Vorinstanz zurückzuverweisen. Im wieder eröffneten Berufungsverfahren wird geklärt werden müssen, ob zur festen Überzeugung des Gerichts festgestellt werden kann, dass der verwendete Container den von der Klägerin behaupteten Inhalt hatte. Unter Umständen sind hier weitere Zeugen zu vernehmen.

Die Berechnung der Vorinstanz hinsichtlich der Schadenshöhe als solches waren nicht zu beanstanden, da die Vorinstanz den Schaden nicht nur auf der Grundlage der CMR-Bestimmungen, sondern rechtsfehlerfrei – auch nach § 429 HGB berechnet hat.

Für die Praxis bedeutet dieses Urteil des BGH, dass zukünftig zum Nachweis des Sendungsinhalts von Containern, Wechselbrücken, etc davon auszugehen ist, dass es vermehrt wieder zu Zeugenvernehmungen kommen wird. Eine Dokumentation seitens des Absenders über die Abläufe bei der Beladung unter Nennung der verantwortlichen Mitarbeiter daher angeraten ist.

Schlagworte: Anscheinsbeweis, freie richterliche Beweiswürdigung gem. § 286 ZPO, Containerinhalt

*Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Reform des Seehandelsrechts I

Am 25.04.2013 wurde die Reform des Seehandelsrechts verkündet. Hierdurch wurde das bisherige, teilweise antiquierte, deutsche Seehandelsrecht erheblich überarbeitet, modernisiert und neueren internationalen Übereinkommen angepasst. Die Reformen beschränken sich aber nicht nur auf den Seehandel. Auch allgemeine frachtvertragliche Regelungen werden geändert. In einer losen Folge stellen wir in diesem und in den folgenden Newslettern die wichtigsten Änderungen vor.

Äußerst praxisrelevant sind die geänderten Regelungen hinsichtlich der Haftung des Verfrachters für nautisches Verschulden und Brand. Diese Regelung kann zu einem ganz erheblichen Auseinanderfallen der Haftungsbeträge innerhalb der Frachtführerkette führen.

Im alten Gesetz war ähnlich wie in den international üblichen Hague-Visby-Rules die Haftung des Verfrachters für nautisches Verschulden des Kapitäns und für Brand ausgeschlossen. Dies führte dazu, dass Ladungsschäden aufgrund eines dieser beiden Ereignisse bei dem Reeder (Charterer) nicht durchzusetzen waren. Diese Regelungen haben ihren Ursprung in der Zeit noch vor der Dampfschiffahrt, das derzeit wohl prominenteste Beispiel für Brandschäden ist die Havarie des MS „MSC FLAMINIA“. Hier beruft sich in den von uns geführten Fällen und nach unserem Verständnis und allen anderen Schäden der Vertragsreeder auf den Haftungsausschluss wegen Feuer.

Nach der Reform ist die Haftung des Verfrachters nicht mehr grundsätzlich für Feuer ausgeschlossen. Stattdessen kann die Haftung nach § 512 Abs. 2 HGB durch Allgemeine Geschäftsbedingungen ausgeschlossen werden. Hiermit soll ein Gleichlaufen der Haftung mit den konnossementmäßigen Haftungen der Seefrachtführer geschaffen werden. Die Anwendbarkeit der Hague-Visby-Regeln und damit des kraft Gesetz bestehenden Haftungsausschlusses ist in der internationalen Seeschiffahrt völlig üblich. Wenn die AGB des Spediteurs einen solchen Haftungsausschluss nicht vorsehen, der von dem Spediteur eingesetzte Verfrachter – der Seefrachtführer – die Haftung allerdings ausschließt, besteht hier eine Haftungslücke.

Illustrieren lässt sich diese Haftungslücke am besten am Beispiel der 2008 in der Adria ausgebrannten MS „UND ANDRAYATIK“. Zwei LKWs

brannten an Bord dieser Autofähre – neben vielen anderen - völlig aus. Die Transportversicherer der Waren nahmen die Spediteure bzw. deren CMR-Versicherer auf Zahlung in Anspruch. Sie beriefen sich auf die Haftung nach der CMR. Die Reise ging von der Türkei nach Großbritannien und Spanien. Die beiden LKWs wurden als „Huckepackverkehr“ mit der Fähre befördert.

Der BGH (Urteil vom 15.12.2011, I ZR 12/11) wies die Klage ab. Er stützte sich hierbei auf Art. 2 CMR. Hiernach sind bei nachgewiesenen Schäden bei solchen Huckepackverkehren nicht die Regeln der CMR anwendbar. Stattdessen sind die Regeln des sogenannten hypothetischen Teilstreckenrechts anzuwenden. Dies sind die Regeln, die gelten würden, wenn für die Huckepackstrecke ein gesonderter (See-) Frachtvertrag geschlossen worden wäre.

Der BGH ermittelte hier als hypothetisches Teilstreckenrecht das türkische Seefrachtrecht. Dieses basiert auf den Haager Regeln und sieht zwingend einen Haftungsausschluss für Feuer vor, sofern nicht ein Verschulden nachgewiesen werden kann. Das konnten die Versicherer nicht. Deswegen wurde die Klage hier abgewiesen.

Das Ergebnis wäre bei der Anwendbarkeit des – ehemaligen – deutschen Seefrachtrechts ähnlich gewesen. Auch hier wäre über den Umweg über Art. 2 CMR der ehemalige Haftungsausschluss aus dem HGB einschlägig gewesen.

Wie würde sich das nun unter neuem Recht bewerten?

Art. 2 CMR spricht von „zwingenden Vorschriften“ des so ermittelten Rechts. Der

nun nach § 512 HGB mögliche Haftungsausschluss ist keine zwingende Vorschrift. Stattdessen steht dieser Haftungsausschluss in der Disposition der Parteien und kann durch AGB vereinbart werden. Damit würde zu einem solchen Schadensfall deutsches Seefrachtrecht ohne Ausschluss zur Anwendung kommen.

Der Spediteur würde also haften. Der Seefrachtführer, der in seinen AGB/Konnossementen regelmäßig Feuer ausgeschlossen, müsste nicht haften.

Deswegen besteht durch die Reform dieser Norm nicht nur grundsätzlich für große Speditionen, sondern letztlich für jeden CMR-Transport beim Huckepackverkehr ein Risiko dar. Es besteht eine Haftungslücke sowohl für den Spediteur wie auch für seinen Verkehrshaftungsversicherer dar.

Diese Haftungslücke kann durch geschickte Formulierungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen abgewendet werden. Es gibt bereits jetzt eine Vielzahl von Vorschlägen für Änderungen der AGB.

Wir möchten allerdings an dieser Stelle ausdrücklich keinen Formulierungsvertrag bringen. Allgemeine Geschäftsbedingungen sind ein in sich geschlossenes und aufeinander abgestimmtes System. Nach unserer Erfahrung führt ein „Zusammenkopieren“ verschiedener vorgeschlagener Klauseln oft dazu, dass dieses System in sich unstimmtig wird und Streit bringt. Wir halten es für besser und raten ausdrücklich dazu, Allgemeine

Geschäftsbedingen individuell auf den jeweiligen Betrieb abzustimmen.

*Michael Karschau
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, nautisches Verschulden, Haftungsausschluss, AGB, Verlustvermutung; „MSC FLAMINIA“; „UND ANDRYATIK“; Art. 2 CMR

In eigener Sache:

Wir sind umgezogen

in neue, wunderschöne Büroräume in

Neumühlen 9.

Herzlich Willkommen!

Wir freuen uns außerordentlich, dass Herr Rechtsanwalt Frank Geissler unser Team verstärkt hat.

Frank Geissler, Jahrgang 1963, ist gebürtiger Hamburger. Nach seinem dortigen Jurastudium und dem Referendariat in Niedersachsen erhielt er im Jahr 1993 die Zulassung als Rechtsanwalt in Hamburg.

Von Beginn an liegen seine Schwerpunkte im Transport- und Speditionsrecht und im Versicherungsrecht. Ein weiteres Tätigkeitsfeld ist das Arbeitsrecht, insbesondere die Beratung und Prozessvertretung von Unternehmen aus dem Transport-, Speditions- und Logistiksektor.

Nach langjähriger Tätigkeit in einer auf diese Gebiete spezialisierten Hamburger Anwaltssozietät gründete er 1999 eine eigene Sozietät für Wirtschaftsrecht in Hamburg. Später war er als Einzelanwalt, danach in einer Anwalts- und Notarsozietät in Norderstedt bei Hamburg tätig.

Im Juni 2013 trat er dann unserer Sozietät bei.

Rechtsanwalt Frank Geissler verfügt über nahezu 20-jährige Berufserfahrung im Transport- und Speditionsrecht, dort ist er auch Fachanwalt.

Im Versicherungsrecht hat er im Jahr 2010 erfolgreich den Fachanwaltslehrgang absolviert und wird voraussichtlich noch in diesem Jahr den Fachanwaltstitel führen können.

Rechtsanwalt Geissler ist u.a. Mitglied der Deutschen Gesellschaft für Transportrecht e.V., der Logistik-Initiative Schleswig-Holstein und des Deutschen Anwaltsvereins.

Er ist verheiratet und hat einen Sohn.

Rechtsanwalt Frank Geissler ist neben seiner anwaltlichen Tätigkeit auch regelmäßig als Dozent zu verschiedenen transportrechtlichen Fragen gefragt und schriftstellerisch tätig. Er ist Autor der im Geebooks Verlag erhältlichen ebooks „101 Fragen und Antworten zum Transportrecht“ und „101 Anwaltswitze“.



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

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

mr Hannes Gärtner LL.M.
h.gaertner@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.