

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #2/2015

Aus dem Inhalt:

Entscheidungsfortgänge

von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: MOL „Comfort“, Beweislast, Sachverständigengutachten, § 459 HGB, 452 a HGB, 504 HGB, § 496 Abs. 2 HGB, Ziff. 23.1.1 ADSp – Artikel 33 MÜ, Artikel 35 MÜ, lex fori, § 167 ZPO.

Schlagworte: Haftungsbegrenzung, Schnittstellenkontrolle, Vermutungsregelung, Ziffer 23.1 ADSp, Ziffer 25.2 ADSp, § 425 HGB, § 431 HGB.

Qualifiziertes Verschulden bei Teilverlust aus einem nicht gesicherten Lkw auf einem Parkplatz in Belgien

von Angela Schütte

Seite 4

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, unverschlossener Auflieger, Artikel 17, 29 CMR.

Überwachung der Kontrollen für eine höhere Luftfrachtsicherheit

von Henrik Baark

Seite 10

Schlagworte: Luftfrachtsicherheit, EU Validator, Qualitätssicherung, VO EU 1082/2012, ACC3 Sicherheitsprogramm.

Verjährungshemmung durch Klagzustellung nur bei richtiger Beklagtenadresse

von Frank Geissler

Seite 8

Schlagworte: §§ 425, 439 HGB, § 204 BGB, §§ 253, 167 ZPO, § 12 GKG, Frachtvertrag, Fixtermin, Lieferfristüberschreitung, Schadensersatz, Verjährung, Hemmung, Klageeinreichung, Zustellung demnächst.

Ihre Ansprechpartner

Seite 14

Keine Haftungsbegrenzung nach Ziffer 23.1.1 ADSp, wenn das Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel beschädigt wurde

von Sina Schattner

Seite 9

Entscheidungsfortgänge

1. MOL „Comfort“

In unseren Newslettern 3/2014 und 4/2014 haben wir Sie (bereits) über den Fortgang der Verfahren in Deutschland in Sachen des Untergangs der MOL „Comfort“ unterrichtet.

Namentlich auch darüber, dass die Kammern 9 und 13 für Handelssachen des Landgerichts Hamburg mehrere Klagen gegen die in Anspruch genommenen Speditoren – verkürzt – mit der Begründung, dass Ursache des Unterganges der MOL „Comfort“ ein nicht erkennbarer Konstruktionsmangel gewesen sei, abgewiesen haben.

Die Entscheidungen des Landgerichts Hamburg sind (teilweise) veröffentlicht in TransportR. 2014, S. 385 und 387.

In drei von uns geführten Verfahren gegen (u.a.) die vorgenannten Entscheidungen des Landgerichts Hamburg, haben am 16.04.2015 die ersten Termine in den Berufungsverfahren vor dem Hanseatischen Oberlandesgericht stattgefunden.

Der 6. Zivilsenat des Hanseatischen Oberlandesgerichts hat deutlich gemacht, dass die Entscheidungen des Landgerichts Hamburg so keinen Bestand haben können.

Vielmehr noch ganz erheblicher Aufklärungsbedarf zu den Umständen und Ursachen des Untergangs der MOL „Comfort“ und der Erkennbarkeit der vor Fahrtantritt festgestellten Tiefgangsdifferenzen bestehen würde.

In den Terminprotokollen heißt es insoweit wörtlich:

Der Senat weist darauf hin, dass hinsichtlich der Frage des Haftungsausschlusses noch ganz erheblicher Aufklärungsbedarf besteht. Die Beklagte müsste noch weiter vortragen, insbesondere zu den im Jahre 2010 festgestellten buckling deformations. Weiterer Vortrag müsste auch noch erfolgen zu der Frage der kurz vor Fahrtbeginn festgestellten Tiefgangsdifferenzen. Der Senat würde es auch begrüßen, wenn die Berichte der japanischen Kommission in deutscher Sprache vorgelegt werden würden. Es wäre sicherlich auch sinnvoll, die in den Berichten zitierten Untersuchungen mit den jeweiligen Feststellungen angesichts der Sicherheitsüberprüfungen bzw. angesichts der Klasseerteilungen vorzulegen. Sodann müsste aller Voraussicht nach eine Bewertung auch mit Hilfe eines Sachverständigen erfolgen, dies dürfte ausgesprochen aufwendig und kostenträchtig sein.

Auf die entsprechenden Hinweise und auf korrespondierende Anregung des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts, konnten zwischenzeitlich zwei der drei Berufungsverfahren sowie weitere in erster Instanz anhängige Parallelverfahren (ebenfalls) vergleichsweise erledigt werden.

2. Fristwahrende Klage vor unzuständigem Gericht bei Geltendmachung von Ansprüchen nach dem MÜ?

Das Landgericht Darmstadt hat mit Urteil vom 27.06.2014, Az. 14 O 292/13, eine unserer Klagen gegen einen Luftfrachtführer mit der Begründung abgewiesen, dass die fristwahrende Erhebung einer Klage nach Artikel 35 MÜ in Deutschland nur bei dem örtlich zuständigen Gericht erhoben werden kann, um fristwährend zu sein.

Die Entscheidung des Landgerichts Darmstadt ist von dem Prozessbevollmächtigten der dortigen Beklagten in TransportR. 2014, S. 432 veröffentlicht und mit zustimmender Anmerkung versehen worden; jedoch ohne den (üblichen) Zusatz, dass die Entscheidung des Landgerichts Darmstadt noch nicht rechtskräftig ist.

Tatsächlich ist von uns gegen die Entscheidung des Landgerichts Darmstadt Berufung eingelegt worden.

Mit der Begründung, dass nach Artikel 33 Abs. 4 MÜ, Artikel 35 Abs. 2 MÜ sich die Beurteilung der Frage, ob eine Klage innert der Frist des Artikel 35 Abs. 1 MÜ erhoben wurde, nach dem *lex fori* richtet (vgl. nur Reuschle: Münchener Übereinkommen, 2. Auflage, Artikel 35 MÜ, Rn. 20; Koller: Transportrecht, 8. Auflage, Artikel 33 MÜ, Rn. 8).

In dem durch das Landgericht Darmstadt entschiedenen Fall mithin nach deutschem Recht, da der *Bestimmungsort* der Sendung im Sinne des Artikel 33 Abs. 1 MÜ in Deutschland belegen war.

Nach deutschem Recht und der korrespondierenden Rechtsprechung des BGH, aber auch eine vor einem örtlich unzuständigen Gericht erhobene Klage fristwährend ist, da die Vorschrift des § 167 ZPO Anwendung findet (vgl. BGH, NJW 1979, Seite 1058 f., BGHZ 86, Seite 323; OLG Hamm, NJW 1984, Seite 375; Palandt: BGB, 72. Auflage, § 204, Rn. 6 ff. (Ellenberger)).

So auch bereits das OLG Frankfurt mit Beschluss vom 17.08.2010, Az.: 13 U 119/08, ebenfalls einen Schadensfall des MÜ betreffend.

Aktuell zustimmend und im Ergebnis gleichlautend Koller: TransportR. 2015, S. 98.

(Entsprechend) konnte der Schaden in zweiter Instanz bereits vor einem Termin zur mündlichen Verhandlung auch noch vergleichsweise erledigt werden.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: MOL „Comfort“; Beweislast, Sachverständigengutachten, § 459 HGB, § 452a HGB, § 504 HGB, § 498 Abs. 2 HGB, Ziff. 23.1.3 ADSp – Artikel 33 MÜ, Artikel 35 MÜ, *lex fori*; § 167 ZPO.

Qualifiziertes Verschulden bei Teilverlust aus einem nicht gesi- cherten Lkw auf einem Parkplatz in Belgien

Das Oberlandesgericht Köln, 3 U 108/14, hatte in seiner Entscheidung vom 16.04.2015 über die Berufung der Berufungsklägerin gegen das Urteil des Landgerichts Köln, 83 O 83/13 vom 21.05.2014 zu entscheiden.

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Transportversicherer eines Unternehmens, welches mit Tonern handelt, hatte ihrer Versicherungsnehmerin nach einem Teilverlust einen Schadensersatz in Höhe von ca. EUR 28.000,00 geleistet.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte im Februar 2013 66 Paletten Toner in Frankreich zu einem Gesamtwert in Höhe von ca. EUR 561.000,00 geordert. Dieser Wert war durch die eingereichte Handelsrechnung belegt. Die Absenderin in Frankreich beauftragte die Beklagte mit der Beförderung der Sendung von Frankreich nach Deutschland zu festen Kosten. Die Beklagte führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte ihrerseits eine Unterfrachtführerin. Dieser wurde der Streit verkündet und trat jedoch die Unterfrachtführerin dem Rechtsstreit erst in der Berufungsinstanz bei.

Während des Transports kam es auf einem unbewachten Autobahnparkplatz in Belgien zu einem Teilverlust von 13,5 Paletten des Sendungsgutes.

Nach Ansicht der Klägerin hatte die Beklagte hinsichtlich der Beförderung keinerlei Sicherheitsvorkehrungen getroffen und dies, obwohl ihr bekannt war, dass es sich bei dem Sendungsgut um ein Gut mit einem hohen Wert handelte.

Der Fahrer hatte auf einem unbewachten Autobahnparkplatz übernachtet und die Klägerin war der Auffassung, der Fahrer hätte einen bewachten Parkplatz aufsuchen müssen. Ferner jedoch auch gar nicht einzusehen war, warum der Fahrer die Strecke von knapp 500 km zwischen Belade- und Entladestelle nicht an einem Tag gefahren sei.

Das Verhalten der Beklagten sei als leichtfertig einzustufen und daher könne sich die Beklagte nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen.

Die Beklagte hat die Aktivlegitimation der Klägerin bestritten und im Übrigen den Verlust der Sendungsgüter in ihrem Obhutsgewahrsam. Nach Ansicht der Beklagten sei die vollständige Übergabe an den Fahrer durch die Klägerin nicht vollständig belegt und der Fahrer hätte auch weder die Übernahme der Anzahl der verladenen Paletten noch deren Aufbau kontrollieren können. Die Übernachtung sei aufgrund des Erreichens der zulässigen Lenkzeiten zwingend gewesen und entgegen der Auffassung der Klägerin gäbe es in Belgien keine bewachten Parkplätze.

Am Morgen hat der Fahrer eine Manipulation an der Heckklappe festgestellt und die Polizei verständigt. Nach Ansicht der Beklagten war der Verlust für die Beklagte unvermeidbar.

Das Landgericht Köln ist zu einer antragsgemäßen Verurteilung der Beklagten gekommen. Die Beklagte hat vor dem OLG Köln Berufung gegen das erstinstanzliche Urteil eingelegt.

Die Berufung der Beklagten ist seitens des OLG Köln zurückgewiesen worden. Das OLG Köln stellte fest, dass entgegen der weiteren Behauptung der Beklagten die Aktivlegitimation der Klägerin zu bejahen sei. Die Aktivlegitimation folgt aus den Abtretungsvereinbarungen zu Gunsten der Klägerin, die sie seitens ihrer Versicherungsnehmerin und der Vertragspartnerin der Beklagten enthalten habe. Das OLG machte deutlich, dass sowohl die Versicherungsnehmerin der Klägerin als Empfängerin als auch die Absenderin aktivlegitimiert gewesen seien. Das OLG Köln hat klargestellt, dass es eine Doppellegitimation von Empfänger und Absender gibt und dass diese Doppellegitimation vermeiden soll, dass ein Ersatzanspruch verloren geht, falls die falsche Partei reklamiert oder klagt. Zudem hat das Gericht deutlich gemacht, dass der Absender im Wege der Drittschadensliquidation den Schaden eines Dritten liquidieren kann.

Weiter hat das OLG die landgerichtliche Entscheidung bestätigt, dass nachgewiesen worden sei, dass die Streitverkündete die streitgegenständliche Sendung vollständig und unversehrt übernommen hat. Dies ergab sich zum einen aus den vorgelegten Frachtbriefen und der davon gemäß Artikel 9 Abs. 2 CMR ausgehenden Beweiswirkung.

Die Beklagte hatte jedoch gegen die Beweiswirkung des Frachtbriefs eingewandt, dass zum Teil unrichtige Eintragungen um Frachtbrief enthalten seien. Hierzu hat jedoch das OLG entschieden, dass unterschiedliche Angaben zur Person des Ab-

senders in Spalte 1 und 22 des Frachtbriefs auf die Beweiswirkung gemäß Artikel 9 Abs. 2 CMR keinen Einfluss haben, da nämlich die Absenderin der Waren, die auch die Beklagte beauftragt hatten, auch in der Spalte 22 des Frachtbriefs unterzeichnet hatte. Etwaige falsche Angaben lassen jedoch die Vermutungswirkung des Artikels 9 CMR nicht ganz entfallen, sondern die hier unterschiedlichen Angaben seien lediglich für die Ermittlung der Identität und dem Beweis der Aktiv- und Passivlegitimation des Absenders von Bedeutung.

Zudem wandte die Beklagte in der Berufungsbegründung erstmals ein, dass im Frachtbrief Angaben dazu fehlten, welche Kosten für die Beförderung entstanden seien. Der Kostenvermerk dient jedoch gemäß Artikel 6 Abs. 2 b CMR lediglich dafür, dass der Empfänger bei Ablieferung zur Zahlung nicht seitens des vertraglichen Frachtführers herangezogen wird, so dass auch der fehlende Eintrag insoweit die Beweiswirkung des Frachtbriefs nicht erschütterte. Schließlich hatte die Beklagte auch erstmals in der Berufung das Fehlen ihrer eigenen Unterschrift auf dem Frachtbrief bemängelt. Da jedoch die Unterschrift des übernehmenden Fahrers auf dem Frachtbrief enthalten war, kam es auf den Vortrag der Beklagten insoweit nicht an.

Da der Fahrer keine Vorbehalte auf den Frachtbrief eingetragen hatte, dass ihm keine Möglichkeit zur Überprüfung der Vollständigkeit der Ware bei Verladung gegeben worden sei, sei auch insoweit dieser Vortrag unbeachtlich. Erteilt der Fahrer wider besseren Wissens eine

Quittung, so muss er sich an seine Unterschrift festhalten lassen.

Der Hinweis der Beklagten, dem übernehmenden Fahrer sei eine Anbringung eines Vorbehalts nicht möglich gewesen, ist unerheblich, da der Vortrag insoweit als Spekulation anzusehen war.

Aufgrund der Beweiswirkung gemäß Artikel 9 Abs. 2 CMR war vorliegend davon auszugehen, dass die Sendung der Beklagten vollständig übergeben worden ist. Im Übrigen war zu berücksichtigen, dass vorliegend sowohl Handelsrechnung als auch Lieferschein und Packliste seitens der Klägerin vorgelegt worden war. Daraus ergab sich sowohl die Anzahl von 66 Paletten als auch der Inhalt.

Im Übrigen war davon auszugehen, dass der Teilverlust im Obhutszeitraum der Beklagten eingetreten ist. Es lag hinsichtlich des Teilverlustes eine Abschrift auf dem CMR Frachtbrief vor.

Ferner verwies das OLG darauf, dass das Landgericht zu Recht festgestellt hatte, dass ein unvermeidbarer Diebstahl nicht vorlag. Zur Verhinderung von Diebstahl kämen vielfältige Maßnahmen in Betracht, von denen die Beklagte keine einzige zum Schutz der übernommenen Güter beachtet habe. Bei einem einfachen Diebstahl wie im streitgegenständlichen Fall, könne sich der Frachtführer im Allgemeinen nicht entlasten.

Zudem sei vorliegend das Landgericht auch zu Recht von einer unbeschränkten Haftung der Beklagten gemäß Artikel 29 CMR wegen eines vorsatzgleichen Verhaltens des von der Streithelferin eingesetzten Fahrers ausgegangen. Die Beklagte sei ihrer sekundären Darlegungslast zum Ablauf des

Transportes sowie zum Hergang des Diebstahls nicht hinreichend nachgekommen.

Grundsätzlich trägt der Geschädigte die Darlegungs- und Beweislast für vorsätzliches beziehungsweise vorsatzgleiches Verhalten. Den Frachtführer trifft jedoch die sogenannte sekundäre Darlegungslast.

Kommt der Frachtführer dieser nicht hinreichend nach, spricht nach der Rechtsprechung eine widerlegliche Vermutung für das qualifizierte Verschulden.

Vorliegend hatte die Beklagte lediglich pauschal behauptet, es sei an der Heckklappe des Lkws manipuliert worden. Wie diese Manipulation ausgesehen hat und Art und Umfang zu der Sicherung am Lkw hatte die Beklagte nichts vorgebracht, so dass nicht feststellbar war, ob ausreichende Sicherheitsvorkehrungen getroffen worden waren.

Die Beklagte hatte eingewandt, selbst ein Sicherheitsschloss hätte den Diebstahl nicht vermieden, da die Plane hätte aufgeschnitten werden können, dies überzeugte das Gericht jedoch nicht. Ein Sicherheitsschloss hätte den Diebstahl zumindest erschweren können, weil die Täter zum Aufschneiden der Plane gezwungen gewesen wären und dies mit einem größeren Aufwand und Geräuschen verbunden gewesen wären.

Im Übrigen war hier weiter zu berücksichtigen, dass erstinstanzlich seitens der Beklagten kein Vortrag dazu erfolgt war, wieso die Transportstrecke nicht an einem Tag bewältigt worden war und ein Übernachten auf einem ungesicherten Parkplatz überhaupt nötig war. Erst in

der zweiten Instanz hat sie hierzu weiter vorgetragen, mit diesem Vortrag war sie jedoch gemäß § 531 Abs. 2 Nr. 3 ZPO präkludiert. Auch der weitere Vortrag der Streithelferin insoweit in der zweiten Instanz war aufgrund der Verspätungsregelung nach der ZPO präkludiert.

Das Gericht machte deutlich, dass die Sicherheitsvorkehrungen, die zu treffen seien, von den Umständen des Einzelfalles abhängen. Vorliegend war es jedoch so, dass die Beklagte aus eigener Anschauung und diverser Parallelschäden in der Vergangenheit und bei den Vertragsanbahnung geführten Gesprächen positiv wusste, dass das von ihr zu transportierende Gut leicht absetzbar und höchst diebstahlgefährdet sei und sich der Wert regelmäßig in Höhe des Vielfachen der Regelhaftung gemäß Artikel 23 CMR bewegen würde.

Die Klägerin hat in der ersten Instanz zudem unbestritten vorgetragen, dass Belgien sogenannter Hot Spot für Sendungsdiebstähle sei, was der Beklagten bzw. dem Fahrer hätte bekannt sein müssen. Nach Auffassung des OLG stellte sich daher der Einsatz eines Planenfahrzeugs ohne besondere Sicherheitsvorkehrungen für den Transport des Sendungsgutes trotz dieser Kenntnisse als leichtfertig dar. Aufgrund der vorhandenen Gefährdung der Ware wäre entweder der Einsatz eines sicheren Fahrzeugs bzw. zumindest eine Sicherung des eingesetzten Planenfahrzeugs durch ein Schloss oder Einsatz von zwei Fahrern zur Vermeidung einer Übernachtung auf nicht bewachten Parkplätzen angezeigt gewesen, so dass es insoweit auch keiner Weisung der Versenderin bedurft habe.

Im Übrigen wurde ausgeführt, dass der Fahrer, wäre er unmittelbar nach Beladung losgefahren, ohne Weiteres einen bewachten

Parkplatz in Deutschland hätte erreichen können, so dass die Anfahrt eines unbewachten Parkplatzes in Belgien hätte vermieden werden können. Der weitere Vortrag der Streithelferin in der zweiten Instanz dazu, wann sie jedoch tatsächlich erst nach Übernahme der Sendung habe losfahren können, war unbeachtlich, da auch insoweit der Vortrag als verspätet anzusehen war und mithin präkludiert war. Aufgrund der unbeschränkten Haftung war demnach die Berufung der Beklagten zurückzuweisen.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht

Schlagworte: Qualifiziertes Verschulden, unverschlossener Auflieger, Artikel 3, 17, 23 29 CMR, § 531 ZPO.

Verjährungshemmung durch Klagezustellung nur bei richtiger Beklagtenadresse

Das Amtsgericht (AG) Hamburg-Mitte hat jüngst in einem von unserer Kanzlei auf Beklagtenseite geführten Verfahren die Klage des Frachtführers auf Schadensersatz wegen Eintritts der Regelverjährung als unbegründet abgewiesen.

Im zugrunde liegenden Sachverhalt war der beklagte Frachtführer mit dem Transport von diversem Messegut von zwei Beladestellen zum Messegelände in Frankfurt a.M. mit Fixtermin am 18.10.2013 um 1.00 Uhr beauftragt worden.

Wegen einer an der ersten Beladestelle eingetretenen Verzögerung und der Einhaltung der gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten traf der Fahrer erst mehrere Stunden später am 18.10.2013 gegen 08.00 Uhr dort ein. Die näheren Umstände und eine zuvor erfolgte einvernehmliche Verschiebung des Abliefertermins blieben zwischen den Beteiligten streitig.

Der Frachtführer reichte unter dem 17.10.2014 bei dem zuständigen AG Hamburg-Mitte eine Klage auf Schadensersatz ein, gab jedoch eine veraltete Anschrift der Beklagten an und überwies den erforderlichen Gerichtskostenvorschuss erst 2 ½ Wochen nach Einreichung.

Ein Zustellversuch unter dem 19.11.2014 verlief daher erfolglos, nach sodann erfolgter Mitteilung der neuen Anschrift konnte die Klage schließlich unter dem 06.12.2014 zugestellt werden.

Das Gericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass die Verjährungsfrist durch Haftbarhaltung nur vom 22.10. bis zum 24.10.2013 gehemmt gewesen sei.

Die Klägerin könne nicht zulässig den Zugang dieser per E-Mail an diesem Tage versandten Haftungszurückweisung mit Nichtwissen bestreiten.

Hierzu hätte die Klägerseite eine Überprüfung des fraglichen Accounts auf etwaige Eingänge darlegen müssen. Nach dem heutigen Stand der Technik sei nämlich davon auszugehen, dass E-Mails „anzukommen pflegen“.

Die Zustellung der Klageschrift erst rund 7 Wochen nach deren Einreichung sei daher nicht mehr „demnächst“ im Sinne von § 167 ZPO, um die Verjährung zu hemmen.

Diese Verspätung sei auch der Klägerin anzulasten, da sie weder für eine rechtzeitige Gerichtskosteneinzahlung noch für die Angabe einer zustellfähigen aktuellen Anschrift Sorge getragen hatte. Sie hätte sich hierüber ohne eine Verpflichtung der Beklagten zur Bekanntgabe vielmehr selbst, z.B. durch Internetrecherche, informieren müssen.

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

Schlagworte: §§ 425, 439 HGB, § 204 BGB, §§ 253, 167 ZPO, § 12 GKG, Frachtvertrag, Fixtermin, Lieferfristüberschreitung, Schadensersatz, Verjährung, Hemmung, Klageeinreichung, Zustellung demnächst.

Keine Haftungsbegrenzung nach Ziffer 23.1.1 ADSp, wenn das Gut bei beförderungsbedingtem Umschlag beschädigt wurde

Ob der Sturz einer Säge in einem Lager unter den Begriff des „Transports“ mit einem Beförderungsmittel fallen kann, entschied vor kurzem das Amtsgericht Leonberg in seinem Urteil vom 30.04.2015, AZ 8 C 570/14.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin war Transportversicherer eines Maschinenbauunternehmens. Ihr wurden die Ansprüche von der Versicherungsnehmerin abgetreten. Die Beklagte war die Frachtführerin.

Die Versicherungsnehmerin hatte die Beklagte mit dem Transport einer elektronischen Horizontalbandsäge innerhalb Deutschlands zu einem Festpreis beauftragt. Der Transportvertrag wurde unter Einbeziehung der ADSp geschlossen. Per Fax teilte die Beklagte der Versicherungsnehmerin eine Woche nach Übernahme der Säge mit, dass die Ware nicht zugestellt werden könnte, da die Sendung im Lager umgekippt sei und Öl auslaufe.

Der Wert der Säge betrug ausweislich der Kaufrechnung 4.100,00 €. Davon wurden 1.400,00 € vorgerichtlich von der Beklagten an die Klägerin bezahlt. Die Klägerin konnte einzelne Teile der Säge im Wert von 1.740,00 € weiterverkaufen, so dass sie von der Beklagten noch die Zahlung von 1.092,00 € begehrte.

Sie meinte, die Beklagte hafte nach §§ 425 ff. HGB. Ziffer 23.1.2 ADSp gelte nicht, da

der Schaden während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten sei.

Die Beklagte hingegen war der Auffassung, dass die Haftung auf 5,00 € pro Kilogramm nach Ziffer 23.1. ADSp begrenzt sei, da die Beklagte insbesondere den Schadensort ausreichend dargelegt habe, weswegen die Vermutung, dass der Schaden während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten sei, nicht greife. Überdies sei das Transportgut nicht in Bewegung gewesen. Vielmehr sei die Säge nicht ausreichend mit Bändern fixiert gewesen.

Das Gericht entschied, dass die Beklagte gemäß §§ 398 BGB, 425, 431 HGB die gesamte geforderte Summe zu zahlen hat. Unstreitig hielt sich die Schadenshöhe vorliegend innerhalb der Haftungsgrenzen von § 431 HGB.

Zur Begründung führte es an, dass die Beklagte zum Schadensort keine konkreten Angaben machen können. Es sei somit völlig offen geblieben, wo und wie der Schaden an dem Umschlagplatz der Beklagten eingetreten sei. Da das Gewicht der Säge so schwer war, ist auch nicht davon auszugehen, dass sie getragen wurde oder, dass sie ohne jegliche Einwirkung umgefallen sein könnte. Somit greife die Vermutung der Ziffer 25.2. ADSp, wonach vermutet wird, dass das Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel beschädigt worden sei. Zumal – und das ist wichtig – auch der Umschlag einer Sendung und eine damit u.U. einhergehende „Zwischenlagerung“ Teil der „Beförderung“ sei.

Damit läge ein Fall der Ziffer 23.1.2 ADSp vor. Eine Haftungsbegrenzung auf 5,00 € pro Kilogramm sei somit ausgeschlossen.

Der Klage wurde somit in vollem Umfang stattgegeben.

Sina Schattner
Rechtsanwältin

Schlagworte: Haftungsbegrenzung, Schnittstellenkontrolle, Vermutungsregelung, Ziffer 23.1 ADSp, Ziffer 25.2 ADSp, § 425 HGB, § 431 HGB.

Überwachung der Kontrollen für eine höhere Luftfrachtsicherheit

Dieser Beitrag erfolgt in zwei Teilen und wird im nächsten Newsletter fortgesetzt.

Die Europäische Union (EU) veröffentlichte im Februar 2012 neue gesetzliche Regelungen zur Erhöhung der Sicherheit zum Transport von Luftfracht von Drittländern in die EU, nachdem in zwei Frachtflugzeugen selbstgebastelte Bomben gefunden wurden.

Zur Schließung der Sicherheitslücke bzw. zur Reduzierung des Sicherheitsrisikos schuf die Europäische Union (EU) das sogenannte ACC3/ RA3 und KC3 Programm. Dieses Programm betrifft viele Unternehmen, die Luftfracht aus Drittländern in die EU transportieren und Teil dieser ‚sicheren Lieferkette‘ sind.

Dies kann z.B. Unternehmen betreffen, die in Drittländern Produkte herstellen, diese zu einem Flughafen über Land, Wasser, Schiene oder Luft transportieren oder die Fracht für eine Luftbeförderung annehmen und abfertigen. Diese Unternehmen führen gemäß einem behördlich genehmigten Sicherheitsprogramm Sicherheitskontrollen

durch und schützen die Frachtsendungen vor dem Zugriff von unbefugten Dritten. Dies betrifft insbesondere Luftfahrtgesellschaften, Frachtagenten, Spediteure und Herstellerbetriebe, die die Luftfracht oder Post im Rahmen der sicheren Lieferkette Fracht umschlagen und Sicherheitskontrollen durchführen.

Durch die VO EU 1082/2012 wurde im Februar 2012 der Grundstein für die Umsetzung des Programms zur sicheren Lieferkette gelegt. Nach Ziffer 6.8.1.1 muss jedes Luftfahrtunternehmen, das Fracht oder Post von einem Flughafen eines Drittstaats zwecks Transfers, Transit oder Entladen an Flughäfen der Europäischen Union befördert, als ACC3 (Unternehmen, das Luftfracht oder Luftpost von einem Drittstaatsflughafen in die Union befördert) benannt werden. Voraussetzung für die Benennung ist ein zugelassenes Sicherheitsprogramm. Dieses muss Beschreibungen und Prozesse zu den folgenden Themen beinhalten:

- Beschreibung der Organisation und des Sicherheitsmanagementsystems
 - Organigramm & Tätigkeitsbeschreibungen
 - Vertragspartner
- Beschreibung der Lagerstätten/ Warenhäuser
- Sicherheitspolitik
- Personalauswahl/ Zuverlässigkeitsüberprüfung/ Schulung des Personals
- Qualitätssicherung

- Frachtannahme
 - Identifizierung von Fracht mit hohem Risiko
 - Handhabung von Fracht mit hohem Risiko
- Sicherheitskontrollmethoden
 - Anwendung und Ausnahmen
 - Kombination von Methoden bei Fracht mit hohem Risiko
- Lagerung & Maßnahmen zum Schutz vor unbefugtem Zugriff Dritter
- Transport zum Flugzeug & ggf. Beladung

Die Sicherheitskontrolle der Fracht kann im Rahmen des ACC3 Sicherheitsprogramms der Luftfahrtgesellschaft freilich auch von anderen Parteien innerhalb der sicheren Lieferkette durchgeführt werden, solange diese Parteien als bekannte Versender (KC3), wie z.B. Hersteller oder reglementierte Beauftragte (RA3), wie z.B. Frachtabfertigungsagenten ernannt und geprüft wurden sind.

Die Fracht gilt freilich als unbekannt, wenn diese weder von einem ACC3, bekannten Versender (KC3) noch von einem reglementierten Beauftragten (RA3) kontrolliert wurde.

In diesem Fall muss die angelieferte Fracht von der Fluggesellschaft bzw. ihrem Frachtagenten (dann als reglementierter Beauftragter) zu 100 % (teilweise erneut) kontrolliert werden. Für die Sicherheitskontrolle sind gemäß EU-Recht z.B. Röntgen und Sprengstoffdetektoren als Kontrollmethoden erlaubt. Umstritten ist die Durchführung der Sicherheitskontrolle mit Hunden.

Nach durchgeführter Sicherheitskontrolle muss auf der Sicherheitserklärung der Fracht die angewendeten Kontrollmethoden kenntlich gemacht werden. Zudem muss ersichtlich sein, wer bzw. welches designierte Unternehmen die Fracht kontrolliert hat (z.B. ‚x-ray – Fast Airways Security screened by <DE/ACC3/FA/XYZ>‘. Die alphanumerische Nummer wird von der Aufsichtsbehörde für das designierte Unternehmen vergeben. So steht DE für Deutschland/ACC3 (RA3 oder KC3) ist der Status des Unternehmens im Rahmen des Programms/ Die Kennung ‚FA‘ steht hier für das fiktive Luftfahrtunternehmen Fast Airways/ XYZ steht für die genehmigte Station. So muss ein Luftfahrtunternehmen, welches Fracht aus unterschiedlichen Städten von Drittländern in die EU transportieren möchte, für jeden einzelnen Drittlandflughafen mit einer direkten Verbindung in die EU eine gesonderte ACC3 Designierung beantragen.

Nach der Sicherheitskontrolle gelangt die Fracht in den sensiblen Sicherheitsbereich eines Flughafens. Dort muss diese vor unbefugten Zugriffen Dritter dauerhaft – bis zur Beladung ins Flugzeug – geschützt werden. Folgende Methoden können diesen Schutz – auch in Kombination miteinander – unterstützen:

- Zäune und Zutrittskontrollen
- Zuverlässigkeitsüberprüfung des Personals
- Kameraüberwachung
- Wachen.

Letztendlich kann die Beladung der Fracht in das Flugzeug mit dem Ziel EU erfolgen.

1. Fracht und Post mit hohem Risiko

Die Identifikation von Fracht und Post mit hohem Risiko sowie Transferfracht muss in jedem Sicherheitsprogramm erfasst sein.

Gemäß der VO 1082/2012, Anlage 6-C3, Teil 8 sind Sendungen, deren Ursprung die EU als Ursprung mit hohem Risiko eingestuft hat oder die an einem so eingestuften Ort umgeladen wurden oder die Anzeichen einer erheblichen Manipulation aufweisen, als Fracht und Post mit hohem Risiko (HRCM) zu behandeln. Diese Sendungen müssen im Einklang mit besonderen Anweisungen kontrolliert werden.

Die EU hat gemäß internen Risikoanalysen die Länder dieser Erde in drei Risikogruppen klassifiziert. Die Ergebnisse, d.h. die Länderlisten werden durch klassifizierte Entscheidungen der Kommission veröffentlicht. Es gibt drei Risikogruppen:

1. grüne Länder (geringes Risiko)
2. weiße Länder (normales Risiko)
3. rote Länder (hohes Risiko)

Die grünen Länder sind zunächst von diesem Programm nicht betroffen, eben weil die EU annimmt, dass diese mindestens gleichwertig hohe Sicherheitsanforderungen haben wie die EU selbst.

Folglich darf ein Flugzeug Fracht aus einem grünen Land in die EU transportieren, ohne dass das Luftfahrtunternehmen hierfür eine EU ACC3 Designation hat.

1. Transportiert das Flugzeug die Fracht in die EU aber aus einem weißen Land, muss das Unternehmen für diesen Standort eine EU

Designierung als ACC3/ RA3 oder KC3 innehaben. Ebenso für einen Abflug aus einem roten Land. Sobald die Designation von der zuständigen EU Aufsichtsbehörde erteilt wurde, muss das designierte Unternehmen die Sicherheitskontrollen durchführen. Bei Fracht und Post mit hohem Risiko müssen stets zwei voneinander unabhängige Kontrollmethoden angewendet werden. Dies ist immer der Fall, wenn Die Fracht ihren Ursprung in einem roten Land hat oder

2. Die Fracht erhebliche Manipulationsanzeichen hat.

Nach durchgeführter Sicherheitskontrolle muss das designierte Unternehmen dann die Sicherheitsstatusangabe „SHR“, d. h. sicher für Passagierflugzeuge, Frachtflugzeuge und Postflugzeuge gemäß den Anforderungen für hohe Risiken (VO (EU) 173/2012, Ziffer 6.2.3.6.), zu den kontrollierten Frachtgütern protokollieren.

2. Transitfracht

Problematisch ist insbesondere der Fall, wenn die Fracht ihren Ursprung in einem rot klassifizierten Land hat, aber erst nach einer Zwischenlandung über einen Flughafen aus einem weißen Land in die EU befördert werden soll.

Fraglich ist, ob die Transitfracht am ‚weißen‘ Drittlandflughafen wie z.B. Dubai erneut kontrolliert werden muss.

Dies bedeutet für Frachtunternehmen und Luftfahrtunternehmen logistische Herausforderungen, weil die Flugzeugumläufe in der Regel zeitlich sehr

eng getaktet, die Sicherheitskontrollen aber Zeitaufwendig sind, zumal die Fracht vom Flugzeug dann erst in den Frachtterminal zur Sicherheitskontrolle und wieder zum Flugzeug zur (erneuten) Verladung befördert werden muss.

Ein ACC3 Luftfahrtunternehmen muss die Fracht als Fracht mit hohem Risiko identifizieren. Im Transit passiert dies entweder am Ursprungsflughafen, insbesondere wenn die Fracht mit demselben Unternehmen letztendlich in die EU transportiert wird oder beim Luftfahrtunternehmen des Anschlussfluges in die EU anhand der Frachtdokumentation. Auf dem Luftfrachtbrief sind der Frachtinhalt sowie der Absender mit Adresse im Ursprungsland der Fracht ersichtlich. Sofern die Fracht noch nicht Teil der sicheren Lieferkette war, muss diese am Transitflughafen gemäß EU Vorgaben kontrolliert werden. Wenn die Fracht aber bereits Teil der sicheren Lieferkette war, also mit „SHR“ in der Sicherheitserklärung gekennzeichnet wurde, muss das transportierende Luftfahrtunternehmen in die EU diese Sicherheitsstatusangabe bestätigen. Es muss insbesondere bestätigen, dass die Fracht stets seit der Kontrolle im Ursprungsland vor dem unerlaubten Zugriff von Dritten geschützt war.

Dies ist immer dann der Fall, wenn die Ladeluke des Flugzeugs geschlossen blieb, also die Fracht mit demselben Flugzeug in die EU geflogen wird. Wenn die Ladeluke aber geöffnet wird und die Fracht in ein anderes Flugzeug umgeladen werden muss, kommt es insbesondere auf die Sicherheitsvorkehrungen des Transitflughafens an, nämlich inwieweit die Fracht vor unbefugten Zugriff Dritter am Transitflughafen geschützt ist.

Hier muss im Einzelfall das ausführende Luftfahrtunternehmen anhand einer Risikoanalyse entscheiden, ob es die Verantwortung für den Transport übernimmt und die

Bestätigung erteilen kann, dass kein unberechtigter Dritter Zugriff auf die Fracht haben konnte. Andernfalls muss die Fracht erneut die Sicherheitskontrollen passieren.

Henrik Baark
Rechtsanwalt

Schlagworte: Luftfrachtsicherheit, EU Validator, Qualitätssicherung, VO EU 1082/2012, ACC3 Sicherheitsprogramm.

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler
f.geissler@grimme-partner.com

Sina Schattner
s.schattner@grimme-partner.com

Henrik Baark
h.baark@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.