

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner



## NEWSLETTER #3/2013

### Aus dem Inhalt:

Unbegrenzte Haftung der Deutschen Post  
AG bei unbekanntem Sendungsverlust

von Benjamin Grimme

**Seite 2**

Schlagworte: §§ 452 ff. HGB, § 435 HGB, § 254  
BGB, § 522 II ZPO, Deutsche Post AG. Multimodal,  
Unterlassene Wertdeklaration, Mitverschulden

Neuregelung der Absenderhaftung –  
aber wie?

von Frank Geissler

**Seite 10**

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, § 414  
HGB, § 431 HGB, § 433 HGB, § 449 HGB,  
Frachtvertrag, unbegrenzte Absenderhaftung,

Die Reform des Seehandelsrechts II - Aus-  
führende Verfrachter, Verzug, Arrest

von Michael Karschau

**Seite 3**

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, Ausführende  
Verfrachter, Verzug auf See, Schiffsarrest, Arrest

Warnung! Abermals Betrug bei  
Solarmodulen und -zubehör

von Michael Karschau

**Seite 12**

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

Umfang von Schadensfeststellungskosten  
gemäß § 430 HGB.

von Angela Schütte

**Seite 5**

Schlagworte: Schadensfeststellungskosten, § 430  
HGB, Folgekosten, Ermittlungskosten

In eigener Sache

**Seite 11**

Ihre Ansprechpartner

**Seite 13**

Deutsches Seehandelsrecht und  
US COGSA

von Hannes Gärtner LL.M.

**Seite 7**

Schlagworte: Seetransport, Haftungsbeschränkung,  
US-COGSA, § 515 HGB, § 525 HGB, tackle to tackle,  
Teilrechtswahlklausel

## **Unbegrenzte Haftung der Deutschen Post AG bei unbekanntem Sendungsverlust**

Für unsere Mandantschaft, einen Transportversicherer, hatten wir ein Verfahren gegen die Deutsche Post AG zu führen.

Gegenständlich war der Verlust einer Sendung Medizinprodukte, welche von Deutschland über Marseille (F) in die Vereinigten Arabischen Emirate geliefert werden sollte.

Das Paket ist auf dem Wege von Deutschland nach Marseille (F) in Verlust geraten.

Das Landgericht Siegen hat die Deutsche Post AG mit Urteil vom 30.04.2013, Az.6 O 168/12 entsprechend unseres Antrages vollumfänglich verurteilt.

Das Landgericht Siegen hat sich der Auffassung gezeigt, dass die Deutsche Post AG die wirksame Einbeziehung ihrer etwaig haftungsbegrenzenden AGB grundsätzlich darzulegen und nachzuweisen habe, insofern aber beweisfällig geblieben sei.

Im Übrigen aber sich aus den AGB der Deutschen Post AG vielmehr ergäbe, dass die Beförderung von Paketen mit einem tatsächlichen Wert jedenfalls bis 25.000 € zulässig ist.

Nicht aber, dass bei einer Wertangabe bei Paketen mit einem Wert unterhalb des vorgenannten Betrages etwa besondere Sicherheitsvorkehrungen getroffen würden.

Mit der Folge, dass bis zu einem Wert von 25.000 € der Versand von Paketen mit der Deutschen Post AG zulässig ist und sich die

Deutsche Post AG nicht auf ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration berufen kann.

Vielmehr hafte die Deutsche Post AG – so das Landgericht Siegen – für den gegenständlichen Schaden der Höhe nach unbegrenzt, da streitgegenständlich eine multimodale Beförderung gewesen sei, die Deutsche Post AG – entgegen ihrer Verpflichtung nach § 452 a Satz 2 HGB – nicht dargetan habe, auf welcher Teilstrecke das Paket in Verlust geraten sei und sich die Haftung der Deutschen Post AG daher nach den §§ 425 ff. HGB richte.

Die Deutsche Post AG hafte nach § 435 HGB der Höhe nach unbegrenzt, da dortigerseits – entgegen der sog. sekundären Darlegungslast der Deutschen Post AG – keinerlei Vortrag zu den Umständen und Ursachen des gegenständlichen Schadens gehalten worden sei.

Dass die Deutsche Post AG den Inhalt des fraglichen Paketes zu bestreiten suche, sei unerheblich, da die von unserer Mandantschaft begebenen Handelsrechnungen und Lieferpapiere insoweit eine tatsächliche Vermutung für den Inhalt des Paketes begründen würden.

Die Deutsche Post AG hat gegen die Entscheidung des Landgerichts Siegen Berufung eingelegt.

Das Oberlandesgericht Hamm hat mit Beschluss vom 29.08.2013, Az. I-18 U 73/13, die Deutsche Post AG darauf hingewiesen, dass es beabsichtigt, die Berufung nach § 522 II ZPO im Beschlusswege, ohne vorherige mündliche Verhandlung, zurückzuweisen.

Das Oberlandesgericht Hamm hat die rechtlichen und tatsächlichen Erwägungen des Landgerichts Siegen bestätigt.

Ergänzend hat das Oberlandesgericht Hamm – in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des BGH – festgestellt, dass zwar grundsätzlich ein Mitverschulden der Versicherungsnehmerin unserer Mandatschaft wegen unterlassener Wertdeklaration in Betracht kommen würde, da der Wert des Paketes die gesetzliche Regelhaftung um mehr als das Zehnfache überstiegen hätte.

Das Oberlandesgericht Hamm hat aber – wiederum mit der ständigen Rechtsprechung des BGH (vgl. beispielsweise BGH, NJW-RA2006, S. 1108; BGH, Urteil vom 30.01.2008, Az. I ZR 146/05) – weiter festgeschrieben, dass die Annahme eines Mitverschuldens die Feststellung voraussetzt, dass der Frachtführer Wertsendungen generell sicherer befördert und im konkreten Fall besondere Sicherungsmaßnahmen zur Abwendung eines drohenden Schadens ergriffen oder aber die Durchführung des Auftrages abgelehnt hätte.

Was von der Deutschen Post AG jedoch nicht einmal vorgetragen worden wäre.

Auf den vorangestellten Hinweis des Oberlandesgerichts Hamm hin, hat die Deutsche Post AG die Rücknahme der Berufung erklärt; die Entscheidung des Landgerichts Siegen ist damit rechtskräftig geworden.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

Schlagworte: §§ 452 ff. HGB, § 435 HGB, § 254 BGB, § 522 II ZPO, Deutsche Post AG. Multimodale Beförderung, Unterlassene Wertdeklaration, Mitverschulden

## **Die Reform des Seehandelsrechts (Teil II)**

### **Die Regeln über den Ausführender Verfrachter, Verzug, und Arrest**

Im letzten Newsletter wurden an dieser Stelle Teile der Reform des Seehandelsrechts dargestellt. Wie angekündigt, werden wir in loser Folge nun weitere Aspekte der Reform beleuchten. Dieser Newsletterbeitrag wird Schwerpunktmäßig einige weitere seerechtliche Neuerungen darstellen.

#### **1. Ausführender Verfrachter**

Nach § 509 HGB haftet derjenige, der den Frachtvertrag ausführt, zusammen mit dem Verfrachter. Ausführender Verfrachter ist derjenige, der die Beförderung tatsächlich durchführt. Dies schafft für Ladungsinteressen einen weiteren potentiellen Schuldner.

Der ausführende Verfrachter ist lediglich für solche Schäden verantwortlich, die während seines Teils der Beförderung tatsächlich entstanden sind.

§ 509 HGB ist lediglich anwendbar, wenn auf den Hauptvertrag Deutsches Recht Anwendung findet.

Diese Norm ist insbesondere für die Haftung von Terminals von ganz erheblicher Relevanz. Falls das Terminal im Auftrag der Reederei oder eines Spediteurs Güter aus einem Schiff verlädt, und hierbei ein Schaden entsteht, würde aller Voraussicht nach das Terminal als ausfüh-

render Verfrachter nach § 509 HGB haften.

Nach § 512 Abs. 2 HGB kann diese Haftung nicht durch Allgemeine Geschäftsbedingungen/Beförderungsbedingungen ausgeschlossen werden. Dies ist insbesondere für Reedereien von Relevanz, die sich üblicherweise über die sogenannte „Himalaya“-Klausel in den Konnessementen eine eigene Haftung ihrer Erfüllungsgehilfen abdingen lassen.

## 2. Verzug

Auch nach Einführung der Seehandelsrechtsreform gibt es immer noch keine eigenständige Verzugshaftung im Seehandelsrecht. Dies ist überraschend, da sowohl die Hamburg Regeln wie auch die Rotterdam Regeln eine Haftung für Lieferfristüberschreitung vorsehen. Stattdessen gilt in Deutschland weiterhin die allgemeine Regel, dass Schäden nur im Rahmen des Verzugs nach § 286 BGB zu ersetzen sind. § 286 BGB setzt aber vor allem eine qualifizierte Mahnung bei Fälligkeit voraus. Angesichts der in der Seefracht völlig üblichen sogenannten „ETA“ („Estimated Time of Arrival) Angaben über einen ungefähren Ankunftsstermin, ist die Fälligkeit sehr oft sehr schwer nachzuweisen. Wir haben die Grundzüge der Haftung wegen Lieferfristüberschreitungen auf See in unserem Newsletter Nr. 1/2012 auf Seite 4 f. bereits dargestellt.

## 3. Arrest

Die Regelung mit den wahrscheinlich weitreichenden Folgen ist die Neuregelung des Arrests in ein Seeschiff. In Deutschland wird es von nun an ähnlich einfach wie in Belgien oder in den Niederlanden sein, ein Seeschiff mit einem Arrest „an die Kette“ zu legen.

Unter dem alten Recht war es so gut wie unmöglich, einen Arrest gegen ein Seeschiff wegen einer Forderung zu bekommen. Hierfür war es notwendig, einen Arrestgrund darzulegen. Als Arrestgrund wurde eine besondere Eile gefordert. Solch eine besondere Eile wurde in der Regel nur akzeptiert, wenn die Vollstreckung eines Urteils ohne den Arrest unmöglich oder erheblich erschwert worden wäre. Aus diesem Grund wurde beispielsweise ein Arrest in Schiffe im regelmäßigen Linienverkehr mit deutschen oder europäischen Häfen abgelehnt.

Nach den neuen Regeln ist die Notwendigkeit eines Arrestgrunds weggefallen. Sowohl Seeschiffe wie auch Binnenschiffe und Segelyachten können nun mit dem neuen Arrestregeln verhältnismäßig einfach festgesetzt werden. Die Zustellung des Arrestes an den Kapitän eines Schiffes ist möglich. Die Frage der Sicherheit ist noch nicht abschließend geklärt. Für den Fall, dass ein Arrest beabsichtigt sein sollte, raten wir grundsätzlich dazu, eine Sicherheit mit einzuplanen.

Daneben, und mindestens ebenso relevant, ist der Wegfall des erheblichen Risikos eines fehlerhaften Arrests. Nach der bisherigen Rechtslage führte ein zu Unrecht angenommener Arrestgrund – die besondere Eile – fast immer zu einer Schadensersatzpflicht der Arrestgläubigerin. Da das Kriterium der besonderen Eile nun weggefallen ist, ist die Ausbringung eines Arrests wesentlich weniger risikoreich geworden.

Ein Arrest kann sich in verschiedenen Situationen anbieten, und kann die Ver-

handlungsbereitschaft der Gegenseite drastisch erhöhen. Die durch einen Arrest – das Festsetzen eines Schiffes – möglichen Folgeschäden wie Verzögerungen und der Unwille der Kunden können sich nun auch bei Schiffen mit deutschen Destinationen in Verhandlungen eingebracht werden. Oft reicht schon die Drohung mit einem Arrest dazu aus, die Zahlungsbereitschaft zu verbessern.

Dieses Drohpotential sollte aber wegen der auch im Zusammenhang mit dem Arrest stehenden möglichen erheblichen Schadensersatzforderungen der Gegenseite bei einem fehlerhaften Arrest nicht ohne eine ausführliche Prüfung vorgenommen werden.

*Michael Karschau*  
*Rechtsanwalt*  
*Fachanwalt für Transport-*  
*und Speditionsrecht*  
*Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, Ausführender Verfrachter, Verzug auf See, Schiffsarrest, Arrest

## **Umfang von Schadensfeststellungskosten gemäß § 430 HGB.**

### **Kürzlich rief ein Mandant an und schilderte folgenden Sachverhalt:**

Im Gewahrsam seines Versicherungsnehmers war es zu einem Verlust des Sendungsgutes gekommen. Der Versicherungsnehmer war Seitens seines Auftragsgebers auf Zahlung des entstandenen Schadens in Anspruch genommen worden. Unser Mandant als Verkehrshaftungsversicherer hatte den Schaden zum Ausgleich gebracht.

Nun, nachdem die Sache eigentlich nach Auffassung des Mandanten abgeschlossen war, meldete der Auftraggeber des Versicherungsnehmers weitere Ansprüche an. Bei diesen Ansprüchen handelte es sich um Personalkosten, die bei dem Auftraggeber dadurch entstanden waren, dass er Mitarbeiter daran gesetzt hatte Schnittstellenkontrollen zu recherchieren und für den Verlauf, den die Sendung genommen hatte, die jeweiligen Plombennummern der verschiedenen LKWs abzugleichen. Diese Tätigkeit war auf Wunsch des Ursprungsabsenders durchgeführt worden, obwohl im Verhältnis zum Auftraggeber des Versicherungsnehmers unseres Mandanten feststand, dass der Verlust der Sendung im Gewahrsam des Versicherungsnehmers eingetreten war.

Der nun noch über den eigentlichen Sachschaden hinausgehend geltend gemachte Schaden war der Höhe nach nicht unerheblich, sodass sich unser Mandant die Frage stellte, ob die geltend gemachten Kosten auszugleichen sind.

Wir haben eine Zahlungspflicht des Mandanten unter Hinweis darauf, dass es sich bei den geltend gemachten Kosten des Auftraggebers des Versicherungsnehmers um sogenannte Ermittlungskosten handelt und solche Ermittlungskosten nicht gleich zu setzen sind mit den zu zahlenden Schadensfeststellungskosten gemäß § 430 HGB, verneint.

Bekanntlich hat der Schadensersatzpflichtige gemäß § 432 HGB für Folgekosten nicht einzustehen. Eine Ausnahme bildet insoweit die Vorschrift des § 430 HGB. In § 430 HGB ist normiert: „Bei Verlust oder Beschädigung des Gutes hat der Frachtführer über den nach § 429 zu leistenden Ersatz hinaus die Kosten der Feststellung des Schadens zu tragen.“

Zu den Schadensfeststellungskosten gehören nach der Kommentierung von Koller, Transportrecht 8. Auflage, § 430 HGB, Randnummer 3 unter anderem folgende Kosten: Kosten, die zur Feststellung des Schadensumfang oder des Verlustes aufgewandt werden. Insbesondere Sachverständigenkosten, Telefonkosten, Reisekosten.

In dem geschilderten Fall jedoch handelte es sich nicht um Kosten, die angefallen sind, um den Schaden dem Grunde und der Höhe nach festzustellen. Sondern handelte es sich vorliegend um Kosten, die angefallen sind, um einem Wunsch des Ursprungsabsenders nachzukommen, und die Ermittlung der Schadensursache offen zulegen.

Da es sich jedoch hierbei um reine Ermittlungskosten handelt, sind diese gemäß § 430 HGB nicht erstattungsfähig.

Hier ist darauf hinzuweisen, dass die vormalige Vorschrift des § 32 Satz 2 KVO

nicht nur die Erstattung der Schadensfeststellungskosten, sondern auch der Ermittlungskosten vorsah. Der eindeutige Wortlaut des § 430 HGB lässt jedoch nicht zu, dass auch Ermittlungskosten unter diese Vorschrift subsumiert werden bzw. die Vorschrift des § 430 HGB analog auf Ermittlungskosten angewandt werden kann.

Etwas anderes könnte jedoch dann gelten, wenn ein Fall des groben Verschuldens nach § 435 HGB vorliegt. Liegt ein Fall des § 435 HGB vor, so kann man zu dem Ergebnis kommen, dass auch Ermittlungskosten erstattungsfähig sind. In der Entscheidung des BGH vom 11.09.2008, I ZR 118/06 hat dieser jedoch festgehalten, dass Ermittlungskosten selbst dann nur erstattungsfähig sind, wenn diese denn erforderlich waren.

Von einer Erforderlichkeit in dem geschilderten Fall nach unserem Dafürhalten jedoch nicht auszugehen war, da offensichtlich die Kosten nur aufgewandt worden sind, um einen Wunsch des Ursprungsabsenders zu erfüllen.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht*

Schlagnote: Schadensfeststellungskosten, § 430 HGB, Folgekosten, Ermittlungskosten

## **Deutsches Seehandelsrecht und US COGSA**

### **Die Einbeziehung der Haftungsbeschränkungen von US COGSA im Seetransport**

#### **Haftung des Seefrachtführers vom Zeitpunkt der Beladung bis zur Entladung**

Die Haager (HR) bzw. Haag-Visby-Regeln (HVR) beinhalten eine Haftungsbeschränkung des Seefrachtführers auf 666,67 SZR pro Einheit oder auf 2 SZR pro Kilogramm Rohgewicht der Ladung (Art. 4 (5) HR/HVR), je nachdem welche Regelung den höheren Betrag ergibt. Eine entsprechende Regelung wurde durch § 504 I HGB in das deutsche Recht übernommen. Anders als unter HR/HVR ist die Regelung jedoch nicht absolut zwingend. Gemäß § 512 HGB kann zumindest einzelvertraglich die Haftungsbeschränkung zugunsten des Seefrachtführers abgeändert und entsprechend niedriger vereinbart werden.

Führt der Transport von oder in die USA, finden daneben die sogenannten US COGSA Regelungen Anwendung. Hierbei handelt es sich um eine Umsetzung von HR/HVR ins amerikanische Recht, die allerdings einige Änderungen aufweist. Für den Seefrachtführer ist insbesondere die Haftungsbeschränkung gemäß § 1304 (5) US COGSA unabhängig vom Gewicht auf USD 500,00 pro Einheit von Vorteil, sodass die Haftungsbeschränkung im Verhältnis zu HR/HVR wesentlich geringer sein kann.

Führt ein Transport von z. B. Deutschland in die USA kann es zu einer Anwendungskonkurrenz von HR/HVR und US COGSA kommen. Sowohl HR/HVR als auch US COGSA sind anwendbar. Um hier sicherzu-

stellen, dass die für den Frachtführer günstigere US COGSA Regelung Anwendung findet, enthalten nahezu alle Konnossementsbedingungen der Reedereien eine entsprechende Rechtswahlklausel, gemäß der US COGSA Anwendung finden soll. Da hier vertraglich die Anwendung einer Rechtsordnung zugunsten einer anderen Rechtsordnung ausgeschlossen wird, handelt es sich bei der Klausel um eine Teilrechtswahlklausel. Aufgrund der Tatsache, dass durch Rechtswahlklauseln das materielle Recht nicht geändert oder ergänzt wird, unterliegen diese keiner AGB-Kontrolle durch die Gerichte. Eine derartige Klausel ist daher grundsätzlich wirksam.

#### **Die Haftung des Seefrachtführers bei nicht-indossierbaren Dokumenten**

Sowohl HR/HVR als auch US COGSA finden jedoch lediglich auf Konnossemente oder andere indossierbare Dokumente Anwendung (Vgl. Art. 6 HR/HVR, § 1300 US COGSA). Somit finden beide Regelungen auf zum Beispiel Seefrachtbriefe keine Anwendung.

Daher enthalten die Vertragsbedingungen für nicht indossierbare Seefrachtbriefe und Seefrachtverträge häufig eine Klausel gemäß der vertraglich vereinbart wird, dass das Haftungsregime von HR/HVR bzw. für den USA-Verkehr US COGSA dennoch zur Anwendung kommen soll.

Im Gegensatz dazu regelt das deutsche Seehandelsrecht nicht, dass das Haftungsregime der §§ 498 ff. HGB ausschließlich auf indossierbare Dokumente Anwendung findet. Darüber hinaus ist in § 526 HGB erstmalig die Möglichkeit

aufgenommen worden, dass der Seefrachtführer einen Seefrachtbrief ausstellen kann. Hieraus lässt sich schließen, dass das Haftungsregime auch auf nicht-indossierbare Dokumente Anwendung findet.

Insofern ist es in diesem Fall, anders als unter HR/HVR und US COGSA, eine vertragliche Regelung, die die Anwendbarkeit auch auf nicht-indossierbare Dokumente festlegt, nicht erforderlich. Dennoch raten wir dazu aus Gründen der Klarheit eine entsprechende Klausel aufzunehmen.

Auch für nicht-indossierbare Dokumente gilt somit die Regelung des § 512 HGB. Von der Haftungsbeschränkung kann zugunsten des Seefrachtführers lediglich individualvertraglich abgewichen werden.

### **Die Haftung des Seefrachtführers vor der Be- und nach der Entladung**

Die Ladung befindet sich ab der Übernahme bzw. bis zur Übergabe an den Empfänger/den nächsten Frachtführer in der Obhut des Seefrachtführers. In diesem Zeitraum haftet der Seefrachtführer für einen eventuellen Verlust oder eine Beschädigung der Ware. Zwar haben viele Frachtführer eine Regelung in die Konnossementsbedingungen aufgenommen, die eine Haftung außerhalb des sog. tackle to tackle Zeitraums (Ab Be- bis Entladung) ausschließen soll, deren Wirksamkeit ist allerdings fraglich.

Gemäß Art. 7 HVR finden die zwingenden Haftungsbeschränkungen von HR/HVR lediglich Anwendung auf den tackle to tackle Zeitraum. Davor und danach kann eine abweichende Haftungsregelung vereinbart werden. Eine ähnliche Regelung befand sich in § 663 II Nr. 2 HGB a.F., allerdings wurde diese mit der Reform des Seehandelsrechts ersatzlos gestrichen. Stattdessen

ist nunmehr lediglich gemäß § 481 HGB geregelt, dass der Verfrachter verpflichtet ist das Gut bis zum Bestimmungsort zu bringen und dort an den Empfänger abzuliefern. Insofern scheint der tackle to tackle Grundsatz im deutschen Recht nicht mehr zu greifen, sodass die gesetzlichen Haftungsbestimmungen auch vor der Be- und nach der Entladung Anwendung finden. Anders als unter HR/HVR kann also eine für den Seefrachtführer günstige Abänderung der Haftungsbeschränkung nicht in die AGB aufgenommen werden, sondern muss gemäß § 512 HGB individualvertraglich vereinbart werden.

Insofern ähnelt die deutsche Regelung der Doktrin unter US COGSA. Zwar ist auch hier gesetzlich geregelt, dass US COGSA lediglich auf den tackle to tackle Zeitraum zwingende Anwendung findet (Vgl., § 1307 US COGSA), allerdings haben die amerikanischen Gerichte die Anwendbarkeit auch auf die Zeit vor der Be- und nach der Entladung in den USA erklärt (Vgl. Norfolk Southern Ry. v. James N. Kirby, Pty Ltd.).

Dies hat nun zur Folge, dass die deutsche Regelung des HGB wieder mit der Regelung unter US COGSA in Anwendungskonkurrenz steht. Aus diesem Grunde ist es dem Seefrachtführer möglich mittels einer Teilrechtswahlklausel die Anwendbarkeit von US COGSA zu erklären und somit seine Haftung für den Zeitraum vor der Be- und nach der Entladung auf USD 500,00 pro Einheit zu beschränken. Eine entsprechende Klausel ist der AGB-Kontrolle aus den oben benannten Gründen entzogen und somit wirksam, wie das OLG Hamburg in seinem Urteil vom 14.01.2011 (412 O 58/10) erklärt hat.



## Zusammenfassung

Unterliegt der Frachtvertrag deutschem Recht kommen die Haftungsbeschränkungen des § 504 I HGB zur Anwendung. Diese finden anders als unter HR/HVR auch Anwendung auf die Zeit vor der Be- und nach der Entladung.

Von diesen Regelungen kann der Frachtführer in zweifacher Art und Weise zu seinen Gunsten abweichen: Entweder wird individualvertraglich eine andere Haftungsbeschränkung vereinbart, oder es wird in den AGB mittels einer Teilrechtswahlklausel die Anwendung einer kollidierenden Rechtsnorm (z.B. US COGSA) erklärt.

## Einschränkung

In seinem Urteil hat das OLG Hamburg jedoch auch eine Bedingung für die Wirksamkeit der US COGSA-Rechtswahlklauseln festgelegt. So müsse jedes Konnossement oder jeder Frachtbrief ein Extrafeld enthalten, in dem der Absender notfalls den tatsächlichen Wert des Gutes eintragen könne um so der Haftungsbeschränkung zu entgehen.

## Konsequenzen für den Spediteur

Soweit der Seefrachtführer von den deutschen Haftungsbeschränkungen zugunsten von US COGSA abgewichen ist, läuft der Spediteur Gefahr, dass er den Schadensbetrag nicht in voller Höhe gegen den Seefrachtführer regressieren kann.

Vor diesem Hintergrund ist es unbedingt erforderlich, dass die Speditionsbedingungen mit den Bedingungen der Seefrachtführer gleichlautend sind und die Anwendbar-

keit von US COGSA entsprechend erklärt wird.

Sollten Sie eine Überprüfung und Anpassung der Speditionsbedingungen wünschen, stehen wir Ihnen diesbezüglich sehr gerne zur Verfügung.

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

Schlagnote: Seetransport, Haftungsbeschränkung, US-COGSA, § 515 HGB, § 525 HGB, tackle to tackle, Teilrechtswahlklausel

## **Neuregelung der Absenderhaftung – aber wie?**

**Eine der eher wenig beachteten Nebenfolgen der jüngsten HGB-Reform für das allgemeine Transportrecht ist die Streichung der Haftungsbeschränkung des Absenders (§ 414 Abs. 1 HGB n.F.).**

Nach dieser Vorschrift haftet der Absender in Fällen von

- ungenügender Verpackung oder Kennzeichnung des Gutes
- unrichtigen oder unvollständigen Angaben im Frachtbrief
- fehlende, unrichtige oder unvollständige Begleitdokumente oder Auskünfte für die (zoll-) amtliche Behandlung.

In dem ursprünglichen Satz 2 der Vorschrift war die Haftung des Absenders für Schäden, welche der Frachtführer aus diesem Grunde erleidet, auf 8,33 SZR pro Kg der gesamten Sendung begrenzt. Für die Haftung spielte es dabei keine Rolle, ob den Absender ein Verschulden traf.

Diese Beschränkung wurde verschiedentlich als ungerechtfertigt angesehen, da mögliche Schäden des Frachtführers ungleich gravierender ausfallen könnten als jene des Absenders, welche sich i.d.R. nur auf das Gut und seine Substanz beschränken würden. So sei etwa an die Beschädigung des Transportmittels durch gefährliche Substanzen oder sogar hieraus entstehende Personenschäden gedacht.

Auch war die Haftung nur für Schäden – also unfreiwillige Vermögensopfer – nicht jedoch für Aufwendungen – also freiwillige Vermögensopfer – begrenzt, was in der

Praxis nicht selten zu Abgrenzungsschwierigkeiten führte.

Mit der Neufassung fällt diese Unterscheidung nun weg:

Der Absender, welchem eine der genannten Handlungen bzw. Unterlassungen unterläuft, haftet generell in voller Höhe für die hieraus resultierenden Folgen. Hier ist gerade in jüngster Zeit an die Haftung für Abgabenschulden (Zoll und EUSt.) bei unrichtiger Zollbehandlung oder die Kosten einer Vernichtung des Gutes und Geltendmachung von Folgeansprüchen bei Markenverletzungen zu denken.

Nach wie vor ist hierfür ein Verschulden des Absenders nicht erforderlich, anders ist dies nur, wenn – wie etwa beim Umzugsvertrag häufig – der Absender ein Verbraucher ist.

Die Änderung hat damit u.U. gravierende Auswirkungen nicht nur für den „klassischen“ Verlager: Vielmehr begibt sich auch der Spediteur in seiner Rolle als Auftraggeber von Frachtverträgen in diese Haftungs-„falle“. Sofern er, etwa aufgrund mangelhafter oder unvollständiger Angaben seines Vertragspartners, für Schäden des Frachtführers einzustehen hat, stellt sich zum einen die Frage eines Regresses, zum anderen einer ausreichenden Deckung in der Verkehrshaftungsversicherung.

### **Vereinbarung einer Haftungsbeschränkung ist sinnvoll**

Dies lässt eine vertragliche Beschränkung dieser Haftung als bedenkenswert erscheinen, nachdem ja ein vollständiger Ausschluss durch AGB nicht zulässig ist.

Die Frage ist nur, in welcher Höhe?

Zur Beantwortung geben die Gesetzesmaterialien leider wenig her.

Der Gesetzgeber hielt zwar – angesichts der drohenden Risiken – eine Bezugnahme auf den Wert des transportierten Gutes für unangemessen, jedoch welche sonstigen Bezugspunkte bieten sich an?

Möglichweise ist dies die dreifache Fracht, wie in § 431 Abs. 3 HGB (Lieferfristüberschreitung) genannt? Oder eher der einfache (§ 431 Abs. 1 HGB), vielleicht aber auch der dreifache Wert der Haftungsbeschränkung bei Verlust des Gutes wie bei sonstigen Vermögensschäden (§ 433 HGB) oder eine wertunabhängige – versicherbare – Pauschale, z.B. in Höhe von jeweils € 10.000,-?

Mangels greifbarer Anhaltspunkte dürfte z. Zt. die Vereinbarung jeglicher Haftungsbeschränkung naturgemäß mit Risiken behaftet sein. Gleichwohl würde eine zu weitgehende Klausel agb-rechtlich nur für sich selbst unwirksam sein und keinen Einfluss auf die anderen Vertragsbestandteile haben.

Letztlich wird sich vermutlich erst im Laufe der Zeit in Rechtsprechung und Kommentarliteratur hier eine gewisse Leitlinie des „Machbaren“ abzeichnen.

*Frank Geissler  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform § 414 HGB, § 431 HGB, § 433 HGB, § 449 HGB, Frachtvertrag, unbegrenzte Absenderhaftung, Verletzung von Hinweispflichten, unzureichende Verpackung und Kennzeichnung, unzureichende Begleitpapiere, Haftungsbeschränkung durch AGB, Maximalhaftung

*In eigener Sache:*

*Herrn Rechtsanwalt  
Michael Karschau  
wurde im August 2013  
von der Hanseatischen Rechtsanwaltskammer gestattet,  
aufgrund seiner  
nachgewiesenen besonderen  
theoretischen Kenntnisse  
und  
praktischen Erfahrungen  
die Bezeichnung*

*„Fachanwalt für Versicherungsrecht“*

*zu führen.*

*Wir gratulieren herzlich.*

## **Warnung!**

### **Abermals Betrug bei Solarmodulen und -zubehör**

Wir berichteten schon öfters über Betrugsfälle im Solarbereich. Im Juni diesen Jahres haben die Betrüger aus England wieder zugeschlagen. Ein Solarunternehmen aus Norddeutschland wurde in erheblicher sechsstelliger Höhe geschädigt.

Die Masche ist die gleiche wie bei den Betrugsfällen aus dem Juni und August 2012 sowie Februar 2013, über die wir bereits berichteten.

Nun firmieren die Betrüger unter der – tatsächlich bestehenden – Capital UK Ltd. sowie unter der King Fischer PLC. Sie nennen sich insbesondere Martyn Philipps und John Smith. Sie bestellten abermals zum Wochenende hin eine große Partie Solarzubehör, die eilte. Sie versprachen Folgeaufträge. Gleichzeitig beauftragten Sie eine Spedition mit der Abholung der Module und der Verfrachtung nach England.

Sie legten hierzu gefälschte Dokumente der King Fischer PLC für den Kauf sowie gefälschte Bankbestätigungen über die Zahlung der Barkleys Bank, der NatWest Bank und der Lloyds Bank vor. Die Bankbelege machen auf den ersten Blick einen echten Eindruck, sind aber für Spezialisten als Fälschungen erkennbar.

Wir warnen abermals dringend sowohl die Solarbranche wie auch insbesondere die Spediteure vor Eilfrachten mit Solarzubehör nach England am Wochenende, auf die diese Beschreibung passt. Bitte informieren Sie umgehend die Ladestelle und die örtli-

che Polizei, wenn Ihnen eine solche Anfrage gestellt werden sollte. Bitte lassen Sie insbesondere auch die Bankbestätigungen von Ihrer örtlichen Bank gründlich überprüfen. Am Rande sei bemerkt, dass eine Fehlerhafte Prüfung der Bank auch zu Ersatzansprüchen gegen die Bank führen kann.

Wir stehen in dieser Sache mit Polizei, Staatsanwaltschaften, Spediteursverbänden und Solarverbänden in ganz Deutschland in Kontakt. Sollten Sie weitere Rückfragen oder Anmerkungen zu dieser Sache haben, können Sie gern auch uns kontaktieren.

Gerne leiten wir Ihre Informationen weiter.

*Michael Karschau  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

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

**Ihre Ansprechpartner:**

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

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

Michael Karschau  
m.karschau@grimme-partner.com

Frank Geissler  
f.geissler@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](http://www.grimme-partner.com)

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