

Anwaltskanzlei Grimme & Partner



NEWSLETTER #4/2013

Aus dem Inhalt:

Entscheidungsfortgang zu BGH, TransportR.
2010, S. 437 (Urt. v. 30.09.10, I ZR 39/09)
von Benjamin Grimme

Seite 2

Schlagworte: CMR, Qualifiziertes Verschulden;
entgangener Gewinn; Italienisches Recht, Art. 29
CMR, Art. 23 CMR, §§ 249 ff. BGB, § 252 BGB

Ausschluss der Haftung bei
Beschädigung der Ware durch blinde
Passagiere

von Hannes Gärtner LL.M.

Seite 11

Schlagworte: blinde Passagiere, Unvermeidbarer
Schaden, Art. 17 II CMR

Brückenkollision

von Angela Schütte

Seite 3

Schlagworte: Art. 17, 29 CMR, Verladung,
Ladungshöhe Schadensfeststellungskosten, § 430
HGB, Folgekosten, Ermittlungskosten

Gläubigerrückgriff zwischen
Frachtführern auch bei EUST-
Nachforderungen

von Frank Geissler

Seite 12

Schlagworte: § 420 HGB, § 439 HGB, Art. 221
ZK, CMR, Verjährungsbeginn,
Aufwendungsersatz, Verzollung, EUST

Totalausfall des NCTS beim Zoll am
04.12.2013 und mögliche Folgen

von Frank Geissler

Seite 7

Schlagworte: NCTS, ATLAS, T 1 Versandverfahren,
Totalausfall

Kartons werden nass, wenn es regnet

von Michael Karschau

Seite 14

Die Havarie des MS „MOL COMFORT“

von Michael Karschau

Seite 8

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, MOL
COMFORT, Haftungsfonds, Schiffsunglück, Havarie

Schlagworte: BGH, Beschl. vom 11.04.2013, I
ZR 160/12; § 475 HGB; Lagervertrag;
Auslagerung; Nässeschaden; qualifiziertes
Verschulden

Neue Homepage

Seite 16

Neujahrsgrüße

Seite 17

Ihre Ansprechpartner

Seite 17

**Entscheidungsforgang zu BGH,
TransportR. 2010, S. 437****Besprechung des Urteils vom
30.09.2010, Aktenzeichen: I ZR 39/09**

Das Oberlandesgericht Nürnberg hatte – in der Vorinstanz zu der vorangestellten Entscheidung des BGH – einen italienischen Frachtführer, wegen eines (vermeintlichen) Diebstahls von Laptops im Werte von rund 1,0 Millionen Euro, anlässlich einer kurzen Fahrtunterbrechung, auf einer öffentlichen Autobahntankstelle in Italien, nach Art. 29 CMR zu einem vollständigen Ersatz des Wertes der streitgegenständlichen Güter verurteilt.

Der BGH hat die Entscheidung des Oberlandesgerichts Nürnberg mit seiner vorangestellten Entscheidung teilweise aufgehoben.

Soweit es die Verurteilung des Frachtführers über die Grundhaftung des Art. 23 CMR hinaus betraf, wurde die Sache an das Oberlandesgericht Nürnberg zurückverwiesen.

**Aufgabe der Rechtsprechung des
BGH**

Und zwar – unter Aufgabe bisherigen, Jahrzehnte langen Rechtsprechung des BGH – mit der Begründung, dass es sich (verkürzt) bei den Bestimmungen der CMR um ein einheitliches, in sich geschlossenes Haftungsgefüge handle, welches zwischen einer Haftung wegen eines qualifizierten Verschuldens und einer reinen Obhutshaft unterscheide.

Sodass im Ergebnis Art. 29 CMR keine weitergehenden Ansprüche als solche nach Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR begründen könne (vgl. so auch: Thume: TransportR. 2008, S. 78 ff.; Schmitt: TransportR. 2009, S. 1 (2) und Münchener Kommentar (Herber): HGB, 2. Auflage, § 435 HGB, Randziffer 27).

Vielmehr könnten – so der BGH – weitergehende Ansprüche des Anspruchstellers, sich allenfalls nach den ergänzend heranzuziehenden Vorschriften des zur Anwendung kommenden nationalen Rechts ergeben.

Wobei dem Anspruchsteller ein Wahlrecht zustehe, ob er (nur) Ansprüche nach den Bestimmungen der CMR (dann beschränkt auf die Regelhaftung nach Art. 23 CMR) oder etwaige weitergehender Ansprüche nach dem zur Anwendung kommenden Vorschriften nationalen Recht geltend macht.

Zurückverweisung an das OLG Nürnberg

Da das Oberlandesgericht Nürnberg – unter Berücksichtigung der bisherigen Rechtsprechung des BGH – naturgemäß keine Feststellungen dazu getroffen hatte, ob der Klägerin nach dem ergänzend heranzuziehenden nationalen Recht weitergehende Ansprüche auf entgangenen Gewinn zustehen, hat der BGH die Sache daher zur erneuten Verhandlung an das Oberlandesgericht Nürnberg zurückverwiesen.

Da (s. o.) der beklagte Frachtführer seinen Sitz in Italien hatte, war hiernach für das Oberlandesgericht Nürnberg aufzuklären, ob der Frachtführer nach italienischem Recht (wie es nach § 252 BGB nach deutschem Recht problemlos der Fall

gewesen wäre) verpflichtet ist, (auch) Ersatz für entgangenen Gewinn zu leisten.

Rechtsgutachten zu italienischem Recht

Das Oberlandesgericht Nürnberg hat zu dieser Frage ein Rechtsgutachten nebst dreier (!) Ergänzungsgutachten eingeholt.

Der von dem Oberlandesgericht Nürnberg beauftragte Gutachter hat (wiederholt) festgestellt, dass nach den einschlägigen Vorschriften des italienischen Schadensrechts (Art. 1223 c.c.) der Frachtführer entgangenen Gewinn schuldet. Wobei nach Art. 1696 c.c. – auch unter Berücksichtigung des Urteils des Kassationsgerichtshofes Nr. 4872/2001 – einer sog. Pro-forma-Rechnung der gleiche Beweiswert, wie einer Handelsrechnung zukommen kann.

Das Verfahren vor dem Oberlandesgericht Nürnberg wurde zwischenzeitlich mit Beschluss des Oberlandesgerichts Nürnberg vom 14.11.2013, Aktenzeichen 12 U 1445/08, bei einer Quote von rund 90 % zu Gunsten der Klägerin vergleichsweise erledigt.

Da der BGH mit einer vorangestellten Entscheidung (noch einmal) ausdrücklich festgeschrieben hat, dass der Anspruchsteller gegenüber dem Frachtführer – bei einem qualifizierten Verschulden des Frachtführers – einen Anspruch auf entgangenen Gewinn hat, soweit sich aus den Vorschriften nationalen Rechts ergebend, war es in der Praxis überraschend, dass die

Entscheidung des BGH regelmäßig herangezogen wurde, um zu argumentieren, dass sich der Anspruchsteller den durch den Verkauf einer Ersatzsendung erlösten Gewinn entgegenhalten zu lassen habe und daher im Ergebnis für die in Verlust geratene Sendung keinen Anspruch auf entgangenen Gewinn habe.

Nach der Entscheidung des BGH vom 30.09.2010, Aktenzeichen I ZR 39/09 ist – belegt durch den Fortgang des Verfahrens vor dem Oberlandesgericht Nürnberg – vielmehr gerade das Gegenteil der Fall.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: CMR, Qualifiziertes Verschulden; entgangener Gewinn; Italienisches Recht; Art. 29 CMR, Art. 23 CMR, §§ 249 ff. BGB, § 252 BGB

Brückenkollision

Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht hatte in dem Rechtsstreit 16 U 37/13 als Berufungsinstanz die Entscheidung des Landgerichts Lübeck, 8 O 41/12, zu überprüfen.

Dem Rechtsstreit lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Spediteurin nahm die Beklagte, ebenfalls ein Speditionsunternehmen, wegen der Beschädigung von Klimaanlageanteilen auf Freistellung einer Schadensersatzforderung in Anspruch.

Die Klägerin hatte die Beklagte im Februar 2011 zu festen Kosten mit der Beförderung von 69 Teilen einer Klimaanlage aus der Türkei nach Lübeck beauftragt. Die aus 69 Teilen bestehende Klimaanlage sollte auf 8 Spezialfahrzeugen und einem Standardfahrzeug befördert werden. Die Absenderfirma gab die Höhe der Packstücke mit 3,16 m an.

Die Beklagte ihrerseits führte den Transport nicht selbst aus, sondern vergab diesen an einen Unterfrachtführer. Der Unterfrachtführer beantragte über ein weiteres Unternehmen bei der zuständigen Behörde eine Transportausnahmegenehmigung. Die erlaubte Gesamthöhe für den Transport wurde mit 4,35 m erteilt und es wurde seitens der Behörde eine Route festgelegt.

Im März 2011 erfolgte die Verladung durch den Absender und der Unterfrachtführer übernahm die Sendung.

Eines der Fahrzeuge verunfallte in Deutschland bei einer Brückenberührung. Der Unfall wurde durch die Polizei aufgenommen. Hierbei wurde festgestellt, dass das verunfallte Fahrzeug eine Gesamthöhe von 4,51 m aufwies und somit die zulässige Gesamthöhe um 0,16 m überschritten hatte.

Bei Ablieferung der Sendung wurde an zwei Packstücken Schäden festgestellt. Die Packstücke hatten ein Bruttogewicht von 776 und 1.224 kg. Der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme der

Beförderung betrug ca. EUR 55.000. Dies entsprach auch dem Schaden.

Die Klägerin wurde seitens des Eigentümers hinsichtlich des entstandenen Schadens in Anspruch genommen. Die Klägerin klagte daher darauf, dass die Beklagte sie hinsichtlich etwaiger Ansprüche der Eigentümer oder aber der Rechtsnachfolger freizustellen habe.

Die Beklagte ist der Auffassung, dass der Klägerin ein Feststellungsinteresse nicht zustünde und die Klägerin mithin unmittelbar auf Leistung hätte klagen müssen. Im Übrigen sei aufgrund der Angaben der Versenderin die Ausnahmegenehmigung beantragt worden. Eine leichtfertige Verursachung des Schadens käme nicht in Betracht. Der übernehmende Fahrer hätte von einer Gesamthöhe von 4,35 m ausgehen können und die genehmigte Fahrstrecke hätte mit einer Höhe von 4,35 m gefahrlos befahren werden können.

Der Unterfrachtführer, der dem Rechtsstreit auf Seiten der Beklagten beigetreten ist, führte zudem weiter aus, dass der Fahrer kurz vor der Brücke eine Notbremsung habe durchführen müssen und daher davon auszugehen sei, dass aufgrund der Notbremsung sich die Ladung verschoben habe und deswegen die Brücke gerammt worden sei. Im Übrigen hätte die Brücke mit einer Höhe von 4,51 m problemlos unterquert werden können.

Das Landgericht Lübeck hat der Klage der Klägerin stattgegeben. Den gestellten Freistellungsantrag hat sie als Feststellungsantrag ausgelegt und für zulässig und begründet gehalten. Die Klägerin sei seitens der Eigentümerin auf Leistung in Anspruch genommen worden.

Die Höhe des Schadens als Anspruch sei jedoch noch nicht verbindlich gegenüber der Klägerin festgelegt worden, so dass die Klägerin nicht auf Leistung, sondern nur auf Feststellung klagen könne.

Im Übrigen ist das Landgericht zu dem Ergebnis gekommen, dass der Klägerin der geltend gemachte Anspruch gegenüber der Beklagten dem Grunde nach zustünde. Das Landgericht war insoweit zu dem weiteren Ergebnis gekommen, dass Art und Weise des Schadens und die gutachterlichen Feststellungen sich nicht in Einklang bringen ließen mit der Behauptung der Streithelferin, es hätte einen Ladungsverschiebung gegeben.

Weiter ist das Landgericht davon ausgegangen, dass die Streithelferin die beantragte Ausnahmegenehmigung für eine zu geringe Höhe des Lkws im beladenen Zustand beantragt habe. Das Landgericht ging davon aus, dass insoweit die Streithelferin die Höhe der Ladefläche des verwendeten Transportfahrzeugs falsch zu der genannten Ladehöhe des Sendungsgutes addiert habe. Im Übrigen sei eine Überprüfung der Höhe unterblieben. Der Fahrer hätte jedoch mit Messinstrumenten die tatsächliche Höhe des beladenen Fahrzeugs nachmessen müssen. Da er jedoch nicht getan habe, sei von einem leichtfertigen Verhalten auszugehen, so dass der Klage voll stattzugeben.

Gegen die Entscheidung des Landgerichts hat die Beklagte Berufung beim Schleswig-Holsteinischen Oberlandesgericht eingelegt. Das Schleswig-Holsteinische

Oberlandesgericht ist in seinem Urteil vom 26.09.2013 zu dem Ergebnis gekommen, dass die Berufung in der Sache keinen Erfolg hat.

Die Beklagte begründet ihre Berufung damit, dass die Ladeflächenhöhe des streitigen Aufliegers 0,97 m betragen habe. Die Addition der Höhe der Packstücke von 3,16 m hätte somit eine Gesamthöhe des Fahrzeugs von gerade einmal 4,13 m ergeben müssen. Mithin zu der beantragten Ausnahmegenehmigung von 4,35 m noch hinreichend Luft gewesen sei. Die Verladung der Packstücke sei allein durch die Versenderin erfolgt. Daher sei die Beklagte nach Art. 17 Abs. 4 b, c, e CMR von der Haftung des Schadens befreit. Im Übrigen sei davon auszugehen, dass die Angabe der Höhe der Packstücke falsch gewesen sei.

Entgegen der Auffassung des Landgerichts sei der übernehmende Fahrer nicht verpflichtet gewesen, die Angaben der Klägerin zur Sendungshöhe zu überprüfen. Im Übrigen sei zu berücksichtigen, dass die Klägerin einen Mitarbeiter dazu abgestellt hatte, die Verladung zu überwachen und zu kontrollieren. Der übernehmende Fahrer hätte kein geeignetes Messinstrument mit sich geführt.

Die Streithelferin ergänzt, dass weiter davon auszugehen sei, dass die Berührung der Ladung mit der Brücke durch eine Notbremsung des Fahrers und einem Verschub der Ladung erfolgt sei.

Das Berufungsgericht führte in seinem Urteil aus, dass das Landgericht zu Recht das Feststellungsinteresse bejaht hat. Die Klägerin hätte keine Leistungsklage erheben müssen, da bisher noch keine

konkrete Schadensermittlung, sondern nur eine Schadensschätzung vorgenommen worden sei.

Des Weiteren ist auch das Berufungsgericht zu dem Ergebnis gekommen, dass die Klage begründet sei.

Der Transport ging von der Türkei nach Deutschland, so dass die Vorschriften der CMR zur Anwendung kommen. Der Schadensersatzanspruch nach Art. 17 CMR ist grundsätzlich verschuldensunabhängig und wird allein durch die Obhut des Frachtführers zum Zeitpunkt der Schadensentstehung begründet. Gem. Art. 3 CMR muss sich die Beklagte das Verhalten des Unterfrachtführers zurechnen lassen.

Unstreitig ist der geltend gemachte Schaden im Obhutsbereich der Streithelferin eingetreten, so dass sich eine verschuldensunabhängige Haftung nach Art. 17 Abs. 1 CMR ergibt.

Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, dass die Haftung nicht nach Art. 17 Abs. 2 ausgeschlossen ist. Nach Auffassung des Gerichts blieben die Gründe für die Notbremsung derart im Dunkeln, dass eine Unvermeidbarkeit der Schadensverursachung nicht anzunehmen sei.

Auch sei eine Haftung der Beklagten nicht gem. Art. 17 Abs. 2 und 4, 18 Abs. 2 CMR ganz oder teilweise ausgeschlossen. Von einer mangelhaften Verladung sei vorliegend nicht auszugehen.

Zwar sei grundsätzlich die Verladung Sache des Absenders, der Frachtführer

hat jedoch bei einer erkennbaren mangelhaften Verladung Hinweispflichten.

Der Vortrag der Klägerin und Streithelferin zum Verlademangel sei zu unsubstantiiert. Die Verladung muss eine konkrete Gefahr geschaffen haben, sie muss also derart mangelhaft gewesen sein, dass sie nicht normalen Beförderungsbedingungen entspricht. Dies sei jedoch hier nicht hinreichend nachgewiesen worden. Zum einen sei bereits unklar, ob tatsächlich ein Zusammenschieben der Ladung durch eine Vollbremsung entstanden ist oder aber entstehen konnte. Zu einer solchen Notbremsung wird jedoch nicht hinreichend vorgetragen. Das Berufungsgericht kommt zu dem Ergebnis, dass die Beklagte jedenfalls entsprechend dem Sendungsgewicht haftet. Das Totalgewicht der beiden beschädigten Packstücke lag bei 1.998 kg. Der hierdurch ermittelte Betrag liegt jedoch weit unter dem vermeintlichen Schadensbetrag von EUR 55.000.

Das Berufungsgericht kommt jedoch weiter auch zu dem Ergebnis, dass die Haftungsbegrenzung aufgrund Art. 29 CMR nicht eingreift. Das Berufungsgericht geht von einem vorsatzgleichen Verhalten der Streithelferin bzw. des Fahrer des Sattelzuges aus. Dieses Verhalten ist der Beklagten zuzurechnen. Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, dass die Streithelferin der Ausnahmegenehmigung mit einer Höhe von 4,35 m falsch erwirkt hat. Die tatsächliche Höhe nach polizeilichen Messungen für das streitgegenständliche Fahrzeug betrug 4,51 m. Der Senat war der Auffassung, dass bei so außergewöhnlichen Maßen wie der Überhöhe, der Frachtführer bei Übergabe genau zu kontrollieren hat, ob die Voraussetzungen für die Einhaltung der Ausnahmegenehmigung eingehalten sind

oder nicht. Das Risiko, dass bei Überschreitung der Höhe erhebliche Schäden eintreten, sei einfach zu groß. Nach Auffassung des Senats muss daher der verantwortliche Fahrer zwingend nachmessen, ob die gemeinte Höhe auch tatsächlich eingehalten wurde. Dass der Fahrer keine Messinstrumente bei sich geführt hatte, bestärkt nach Auffassung des Senats das vorsatzgleiche Verhalten. Nach Ansicht des Senats hätte sich der Fahrer notfalls einen Zollstock besorgen müssen.

Da das Führerhaus bereits eine Höhe von 4,00 m und die Ladung über das Führerhaus hinausragte, hätte sich dem übernehmenden Fahrer aufdrängen müssen, dass unter Umständen die Gesamthöhe von 4,35 m nicht eingehalten wurde. Daher hätte sich - so der Senat nochmals - zwingend aufdrängen müssen, dass eine Kontrolle seitens des Fahrers erfolgt.

Die Revision zu dem Verfahren wurde nicht zugelassen.

Die Beklagte hat beim BGH Nichtzulassungsbeschwerde eingereicht. Dies insbesondere unter Berücksichtigung der Entscheidung des OGH, Urteil vom 18.02.2013, 7 Ob 5/13 f (abgedruckt TransportR 13, 344) und aufgrund des Beschlusses des OGH vom 27.03.2013, 7 Ob, 230/12 (abgedruckt in TransportR 13, 351 f.)

Bei diesen Entscheidungen ist der OGH zu Haftungsausschlüssen der Beklagten gekommen. Die Verladung sei Sache des Absenders und insbesondere sei seitens der Verloader sicherzustellen,

dass die bewilligte Transporthöhe nicht überschritten würde.

Es bleibt abzuwarten, wie der BGH über die eingereichte Nichtzulassungsbeschwerde entscheiden wird.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
*Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: : Art. 17, 29 CMR, Verladung,
Ladungshöhe

Totalausfall des NCTS beim Zoll am 4.12.2013 - mögliche Folgen

**Am Mittwoch, den 04.12.2013 kam es
von 07.00 bis 14.00 Uhr zu einem
bundesweiten Totalausfall des
Versandverfahrens NCTS beim Zoll.**

Das NCTS („New Computerized Transit System“) ist ein computergestütztes [Zollsystem](#), welches die elektronische einheitliche Abwicklung des gemeinschaftlichen und des gemeinsamen [Versandverfahrens](#) in 27 Mitgliedstaaten der EU ermöglicht

In Deutschland wird das NCTS mit Hilfe des ATLAS-Programms durchgeführt. Aufgrund dieses Ausfalls konnten keine Daten übermittelt, mithin auch keine T1 Versandverfahren eröffnet oder erledigt werden.

Durch die Versuche einiger Betroffener, stattdessen das sog. „Notfallverfahren“ in Papierform durchzuführen, dürfte es zu einer großen Anzahl unsachgemäßer Abfertigungen gekommen sein.

Im Nachgang sind aus diesem Grunde nicht unerhebliche Beanstandungen und ggf. Nachforderungen und Bußgelder zu erwarten.

Den Beteiligten ist dringend zu empfehlen, bereits verwendete Notfallpapiere auf ihren Status zu prüfen, um unliebsame Überraschungen zu vermeiden.

Frank Geissler
Rechtsanwalt
*Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

Schlagworte: NCTS, ATLAS, T 1 Versandverfahren, Totalausfall

Die Havarie des MS „MOL COMFORT“

Wer haftet für den Millionenschaden?

Das 2008 gebaute MS „MOL COMFORT“ war im Juni diesen Jahres auf der Reise von verschiedenen asiatischen Häfen über Jeddah zu verschiedenen europäischen Destinationen.

Am 17. Juni 2013, einem Montag, wurde erstmals ein Wassereinbruch im Rumpf gemeldet. Das Schiff befand sich etwa 2000 m vor der jemenitischen Küste. Die Crew verließ das Schiff und wurde insgesamt gerettet. Kurz danach brach das Schiff in zwei Hälften. Am 27. Juni 2013 sank das Heck des MS „MOL COMFORT“ auf 19°56'N / 65°25'O.

Der Bug wurde von einer eingesetzten Bergungsgesellschaft Richtung eines Nothafens geschleppt. Am 7. Juli 2013 morgens brach ein Feuer im hinteren Teil aus. Das Ausbreiten des Brandes zu den vorderen Containern konnte nicht verhindert werden. Bereits zu diesem Zeitpunkt war offenbar bereits die vordere Ladung als ein Totalschaden anzusehen. Wasser brach ein. Die vordere Sektion des MS „MOL COMFORT“ sank schließlich auf der Position 14°26'N / 66°25'O am 10. Juli 2013.

Nach internationalen Schätzungen, die sich mit unseren decken, befanden sich 4382 Container mit einer Ladung im Wert von etwa USD 400.000.000,00 an Bord. Sämtliche Ladung an Bord des MS „MOL COMFORT“ ist ein Totalschaden.

Ansprüche gegen Reeder und Eigner: der Haftungsbeschränkungs fonds

Die Eigner, Reeder und Versicherer des MS „MOL COMFORT“ haben einen Haftungs fonds in Japan nach den Bestimmungen des Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung für Seeforderungen von 1976 in der Fassung des Protokolls von 1996 aufgesetzt.

Insgesamt wurde hierfür ein Betrag in Höhe von Yen 4.097.444,566, umgerechnet etwa € 31.000.000,00 eingezahlt. Ansprüche der Ladung gegen das Schiff werden nach Feststellung der Haftung anteilig aus diesem Fonds befriedigt. Der Haftungsbeschränkungs fonds hat insoweit eine Ähnlichkeit, wenn auch nur eine grobe, mit einer im Insolvenzverfahren festgestellten Masse.

Die Eigner und MOL, Begünstigte des Haftungs fonds, lehnen die Haftung ab. Die Haftung für den entstandenen Schaden muss erst von der Ladung bewiesen werden. Hierfür wird in Japan ein Gerichtsverfahren gegen den Haftungs fonds geführt werden müssen. Nach unseren Berechnungen werden diese wegen der limitierten Haftung selbst bei vollem Erfolg nur zu einer maximalen Quote von 10 % des Schadens führen.

Zwar ist es möglich, die Haftungsbeschränkung zu durchbrechen. Hierfür müsste allerdings ein persönliches Fehlverhalten des Reeders mit dem Bewusstsein des Schadenseintritts oder eine Art grober Fahrlässigkeit nachgewiesen werden.

Hierfür haben wir derzeit keine Anhaltspunkte. Wir gehen nicht davon aus, dass die Haftung durchbrochen werden kann.

Die Ansprüche gegen den Haftungsfonds mussten bis 15.11.2013 angemeldet werden, eine Ausschlussfrist. Wir haben diese Frist für eine Vielzahl unserer betroffenen Mandanten gewahrt.

Ansprüche gegen Transportversicherer

Dieser Schaden fällt problemlos unter bestehende Transportversicherungen, sowohl nach den DTV-Gütern als auch nach den Institute Cargo Clauses.

Ansprüche gegen Spediteure und NVOCCs

Falls ein Versender keine Transportversicherung abgeschlossen hat, hat er ein Problem. Wie oben gezeigt, können maximal 10% aus dem Haftungsfond erlöst werden. Was geschieht mit den restlichen 90%? Sollen sie abgeschrieben werden? Das gleiche gilt für die Transportversicherer. Bei wem und vor allem in welcher Höhe ist der Regress möglich?

Die aussichtsreichste Lösung ist eine Inanspruchnahme von Spediteuren und NVOCCs (Non-vessel operating common carrier). Wir nehmen diese zur Zeit für Ladungsinteressen (Versender und Transportversicherer) auf insgesamt mehrere Millionen Euro in Anspruch.

Die Haftung von Spediteuren nach deutschem Recht richtet sich in der Regel nach den Grundsätzen der Fixkostenspedition, § 459 HGB. Der Schaden ist auf der Seestrecke eingetreten.

Dies führt nach § 452 a HGB ins neue deutsche Seehandelsrecht.

Nach § 498 HGB haftet der Verfrachter (hier: der Spediteur) für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Übernahme bis zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht. Die Haftung dem Grunde nach ist in der Regel völlig unproblematisch. Die Güter wurden auf das „MOL COMFORT“ in Japan zur Beförderung nach Europa übernommen. Sie wurden nicht abgeliefert sondern liegen auf dem Grund des indischen Ozeans.

Die Spediteure bzw. deren Verkehrshaftungsversicherer berufen sich nun auf Absatz 2 des § 498 HGB. Hiernach ist der Verfrachter von der Haftung befreit, soweit der Verlust durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätte abgewendet werden können. Hauptsächliches Argument gegen eine Haftung der Spediteure ist eine von der japanischen Klasse kurz vor Abfahrt vorgenommene Untersuchung des MS „MOL COMFORT“. Die Untersuchung der Klasse soll ergeben haben, dass das Schiff ohne Weiteres seetüchtig war.

Richtig ist, dass die Klassifizierungsgesellschaft Nippon Kaiji Kyokai das MS „MOL COMFORT“ noch am 29.05.2013 untersucht hat. Ob die Ergebnisse dieses Gutachtens tatsächlich so eindeutig sind, ist zweifelhaft. Denn die Klassifizierungsgesellschaften geben in der Regel keine verbindlichen Auskünfte über die absolute Seetüchtigkeit eines Schiffes.

Viel wichtiger ist jedoch, dass sich der Spediteur nach deutschem Recht nach § 498 Abs. 2 HGB freibeweisen muss. Er muss darlegen und beweisen, dass der Mangel der Seetüchtigkeit auch mit der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war (§ 498 Abs. 2 S. 2 HGB).

Wie soll dieser Beweis geführt werden? Die jeweiligen Spediteure werden sich das Verhalten der von ihnen eingesetzten Reederei - MOL - zurechnen lassen müssen. Es wird deswegen bewiesen werden müssen, dass im Zeitpunkt der Versegelung des „MOL COMFORT“ sämtliche notwendige Sorgfalt beachtet wurde. Hierfür sind Aussagen von Mitarbeitern von MOL notwendig, Aussagen der Klassifizierungsgesellschaft, interne Dokumente der Reederei usw. Dies ist schlichtes, aber ganz erhebliches Beweisproblem.

Es ist sehr unwahrscheinlich, dass irgendeine Partei außerhalb der Reederei selbst an diese Dokumente herankommen wird, gerade im Falle eines möglichen Gerichtsverfahrens. Eine Streitverkündung an bringt in diesem Falle nichts. Üblicherweise wird in solch einem Fall mit einer Kette von verschiedenen Frachtführern/Verfrachter der Streit nach unten verkündet. Der letzte in der Kette ist dann an die Ergebnisse des Verfahrens gebunden. Deswegen hat er ein eigenes Interesse daran, in dem Verfahren aufklärend bzw. abwehrend mitzuhelfen. Hier haftet die Reederei aber nur beschränkt auf den Haftungsfond. MOL hat überhaupt kein Interesse an der Förderung bzw. Aufklärung dieses Verfahren.

Es gibt eine Vielzahl weiterer Diskussionen im Zusammenhang mit der Haftung der

Speditionen und die betrifft nicht nur die Haftung dem Grunde nach, sondern auf Fragen der Höchsthaftung bzw. der Berechnung der Höchsthaftung. Wie üblich kommt es hier am Einzelfall auf die einbezogene Geschäftsbeziehungen und internen Absprachen an.

Die Regulierungspraxis inländischer Spediteure ist nach unseren Erfahrungen positiv zu bewerten. Wir haben bereits einige, größere, Schadensfälle mit im Regress für die Transportversicherer mit den beteiligten Speditionen, Reedereien bzw. deren Verkehrshaftungsversicherern für unsere Mandanten sehr zufriedenstellend vergleichen können. Andere Versicherer bzw. Reedereien sind nicht so regulierungsbereit. Wir haben deswegen bereits einige Klagen erhoben.

Ansprüche gegen die Klasse und / oder gegen die Werft

Die betroffenen Spediteure haben eigentlich nur die Möglichkeit, ihrerseits Ersatz bei der Klassifizierungsgesellschaft und / oder bei der Werft zu suchen. Die Hinweise verdichten sich, dass eine bei dem Bau des Schiffs verwendete neue Stahlsorte für das Auseinanderbrechen zumindest (mit-) ursächlich sein könnte. Die Klasse war an der Erprobung dieses Stahls beteiligt.

Allerdings sind der Nachweis der Ursächlichkeit wie auch des Verschuldens äußerst schwierig. Letztlich kann hier nur mit Vergleichsproben gearbeitet werden – denn das Schiff liegt in einer Tiefe von etwa 4000 m.

Über die weiteren Entwicklungen und die Ergebnisse der Verfahren werden wir Sie bei Zeiten unterrichten.

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

Schlagworte: Seehandelsrechtsreform, MOL
COMFORT, Haftungsfonds, Haftungsbegrenzung,
Schiffsunglück, Havarie

Ausschluss der Haftung bei Beschädigung der Ware durch blinde Passagiere

Hat der Frachtführer das seinerseits Erforderliche zur Kontrolle und Sicherung der Ware getan und wird die Ware dennoch durch eingedrungene blinde Passagiere beschädigt, so ist der Frachtführer von der Haftung befreit.

Die Beklagte wurde von der Klägerin beauftragt einen Transport per LKW von Griechenland nach Deutschland durchzuführen. Der Auflieger wurde von der Klägerin gestellt und war zur Sicherung mit einer sogenannten spanischen Kralle versehen. Für das Teilstück Patras Ancona fuhr der LKW auf eine Fähre. Nach Passieren der Grenzkontrollen in Italien hörte der Fahrer ein Klopfen aus dem Auflieger und öffnete die Türen. Die blinden Passagiere flohen daraufhin unerkannt.

Argumentation der Klägerin:

Die Ware sei vollständig und unbeschädigt übernommen worden. Daher müssten die blinden Passagiere während der Fahrt und in der Obhutszeit des Frachtführers in den Container eingedrungen sein. Darüber hinaus hafte der Frachtführer für die Beschädigung unbeschränkt, da er keine hinreichenden Maßnahmen gegen ein Eindringen der Flüchtlinge vorgenommen habe und durch Unterlassen regelmäßiger Kontrollen auch nicht verhindert habe, dass die Flüchtlinge die Ware beschädigen konnten. Zudem sei es die Pflicht des Fahrers gewesen die Flüchtlinge nicht entkommen zu lassen.

Argumente der Beklagten:

Die Flüchtlinge seien bereits bei der Beladung in den Auflieger gelangt. Bei der Beladung habe der Fahrer nicht anwesend sein dürfen und konnte daher nicht überprüfen, ob die Flüchtlinge bereits zu diesem Zeitpunkt auf dem LKW gewesen seien. Die Flüchtlinge könnten auf jeden Fall nicht während der Fahrt den Auflieger betreten haben, da der Temperaturrekorder ansonsten eine Öffnung der Tür aufgezeichnet hätte. Auch hätte der Fahrer nicht erkennen können, dass sich die Flüchtlinge auf dem LKW befanden, da die Manipulation der spanischen Kralle für ihn nicht erkennbar gewesen wäre.

Argumentation des Gerichts:

Zunächst erläuterte das Gericht, dass nicht nachgewiesen werden könne, zu welchem Zeitpunkt die Flüchtlinge den Auflieger betreten hätten. Allerdings sei der Zeitpunkt für das Ergebnis des Urteils nicht relevant.

Sei nämlich offen, wann die Flüchtlinge in den LKW gelangt und Kartons beschädigt hätten, komme eine Haftungsbefreiung auch dann in Betracht, wenn sich der Beklagte hinsichtlich aller denkbaren Abläufe entlaste. Insofern müsse der Frachtführer nachweisen, dass er in Kenntnis der Problematik aus seiner Sicht alles getan habe, um ein Eindringen von Flüchtlingen zu verhindern.

Zunächst sei ausreichend bewiesen, dass der Fahrer vor der Fährüberfahrt einen beleuchteten Parkplatz zum Übernachten gewählt habe. Auch habe er vor dem Befahren der Fähre kontrolliert, dass sich keine Flüchtlinge unter dem Fahrzeug versteckten.

Darüber erachtete das Gericht es als erwiesen, dass die Manipulation der spanischen Kralle für den Fahrer nicht erkennbar gewesen war. Insofern hätte der Fahrer auch keinen Verdacht schöpfen können. Allerdings sei es für den Schaden unerheblich, ob die Flüchtlinge früher hätten entdeckt werden können. Immerhin sei das Eindringen der Flüchtlinge in den Laderaum und nicht deren Verweildauer im Auflieger ursächlich für den Schaden. Gleiches gelte für die Tatsache, dass der Fahrer die Flüchtlinge nicht aufgehalten habe. Zu beiden Zeitpunkten sei der Schaden bereits entstanden und hätte auch durch ein Handeln des Frachtführers nicht mehr verhindert werden können.

Bewertung:

Das Urteil bringt eine begrüßenswerte Klärung von Art und Umfang der Pflichten des Frachtführers im Umgang mit dem Problem der blinden Passagiere. Die Kammer stellt hier unmissverständlich klar, dass den Frachtführer keine absoluten Pflichten treffen, sondern dass es ausreicht, wenn der Frachtführer in Kenntnis der besonderen Gefahrenlage aus seiner Sicht alles getan habe. Insofern ist das Urteil praxisnah, als dass es dem Frachtführer keine unrealistischen Kontroll- und Schadenverhinderungspflichten auferlegt. Die mit einem Transport auf den sensiblen Transportrouten verbunden Risiken bleiben für den Frachtführer daher überschaubar.

Hannes Gärtner LL.M.

meester in de rechten (mr)

Schlagworte: Blinde Passagiere, Unvermeidbarer Schaden, Art. 17 II CMR

Gläubigerrückgriff zwischen Frachtführern auch bei EUSt-Nachforderungen

Mit einem kürzlich veröffentlichten Urteil (Urteil vom 07.09., Az. I ZR 186/11) hat der BGH die Rechte des Frachtführers für einen Rückgriff auch betreffend längere Zeit nach Transportbeendigung erhobener Zollnachforderungen gestärkt.

Zugleich hat er noch einmal bekräftigt, dass die einjährige Verjährungsfrist für Aufwendungsersatzansprüche des beauftragten Frachtführers auch dann mit der Ablieferung beginnt, wenn die Ansprüche erstmals nach deren Ablauf überhaupt erhoben werden.

Im zugrundeliegenden Fall wurde ein Hauptfrachtführer im Zeitraum 2006 – 2007 mit der Beförderung von Elektronikbauteilen von Rotterdam in den Schwarzwald beauftragt. Er beauftragte seinerseits einen Unterfrachtführer mit der Binnenschiffbeförderung ab Rotterdam und der dortigen Verzollung. Dieser übertrug die Zollabfertigung seiner Schwestergesellschaft.

Die von der Schwestergesellschaft weiterbelastete, von ihm somit verauslagte Einfuhrumsatzsteuer (EUSt) berechnete der Unterfrachtführer an den Hauptfrachtführer weiter.

Bei einer im Jahre 2009 durchgeführten Überprüfung des Niederländischen Zolls wurde eine Falschdeklarierung der importierten Sendungen festgestellt und eine Nachforderung an EUSt in Höhe von rund € 389.000,- erhoben.

Der beauftragte Unterfrachtführer verklagte seinen Auftraggeber auf Freistellung von dieser Nachforderung.

Dieser wandte u.a. ein, die Aufwendungsersatzansprüche nach § 420 Abs. 1 Satz 2 HGB seien wegen Ablaufs der Jahresfrist seit Ablieferung lange verjährt.

Die Klage war bei dem LG Hamburg demzufolge auch in erster Instanz erfolglos, in der Berufung wurde die Hauptfrachtführerin jedoch antragsgemäß verurteilt.

Der BGH hat diese Entscheidung nun bestätigt.

Zunächst wies er erneut darauf hin, dass die Verjährungsvorschrift des § 439 HGB auch für derartige Erstattungsansprüche gelte, wenn diese unmittelbar zur Beförderung gehörten. Dies sei bei der Verzollung regelmäßig der Fall, sofern sie – wie bei Importsendungen – notwendige Voraussetzung für den vom Frachtführer geschuldeten Weitertransport sei.

Interessant ist in diesem Zusammenhang schon einmal, dass der BGH die von den Vorinstanzen zugrunde gelegte Rechtsauffassung, wonach Fristbeginn der Verjährung auch für nach Ablauf der Verjährung überhaupt entstandene Ansprüche dennoch das Ablieferdatum sein soll, stillschweigend gebilligt hat.

Dass somit ein Anspruch grundsätzlich vor seiner Entstehung bereits verjährt sein kann, dürfte ziemlich einzigartig sein. Diese Auffassung begegnet angesichts der Vielzahl möglicher Anwendungsfälle – insbesondere auf dem Gebiet des Zollrechts mit seiner 3-jährigen

Festsetzungsverjährung – erheblichen rechtlichen Bedenken.

Im Weiteren hilft der BGH dann aber dem betroffenen Kläger damit aus, dass er den Verjährungsbeginn gem. § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB auf den Zeitpunkt eines rechtskräftigen Urteils diesem gegenüber aus seinem Haftungsverhältnis hinausschiebt, welches noch nicht vorlag.

Er bekräftigt an dieser Stelle nochmals seinen mit Urteil vom 02.10.2012 (Az. I ZR 157/11) eingenommenen Standpunkt, wonach es bei der Anwendung dieser Bestimmung nicht darauf ankomme, dass sowohl der Frachtführer als Gläubiger des Rückgriffsanspruches wie auch der Regressschuldner aufgrund derselben Rechtsvorschriften (z.B. jeweils deutsches Landfrachtrecht) haften würden.

Auch bei unterschiedlichen Rechtsverhältnissen wie hier dem niederländischen Auftragsrecht und deutschen Frachtrecht greife diese Vorschrift ein, sofern es sich nur bei beiden Beteiligten jeweils um Frachtführer handle.

Ferner sei bei der Anwendung nicht von Bedeutung, ob es sich um Rückgriffsansprüche von Haupt- gegenüber Unterfrachtführer oder umgekehrt drehe.

Für die Praxis bedeutet dies zunächst eine gewisse Entspannung:

Wer als Frachtführer binnen 3 Monaten nach Kenntnis eigener Inanspruchnahme mit einer (Nach-)

Forderung z.B. durch seinen Auftraggeber oder Dritte, etwa wegen nacherhobener EUSt durch das Hauptzollamt, seinen Auftragnehmer bzw. Auftraggeber haftbar hält, verschiebt den Verjährungsbeginn in ausreichendem Maße und kann seinen Regressanspruch dann noch durchsetzen.

Klärungsbedürftig dürfte aber künftig häufig sein, wer unter den Frachtführerbegriff „gem. § 407 HGB“ fällt.

Nicht geholfen ist mit dieser Entscheidung auch dem Hauptfrachtführer oder Erst-(fixkosten-)spediteur bei seinen Aufwendererstattungsansprüchen gegenüber dem (Erst-)Absender. Letzterer ist nun unstreitig kein Frachtführer, so dass es diesem gegenüber bei dem gewöhnlichen Verjährungsbeginn bei Ablieferung verbleibt.

Solange sich die Rechtsprechung des BGH zur Anwendung des Verjährungsbeginns nach § 439 HGB auch auf solche Nacherhebungsansprüche nicht wandelt, ist die Rechtslage für diese Betroffenen prekär. Auch eine nach neuem Recht grundsätzlich mögliche Vereinbarung einer verlängerten Verjährungsfrist zwischen Absender und Erstfrachtführer hilft z.B. im internationalen Straßengüterverkehr nach der CMR angesichts der dortigen zwingenden Vorschrift ebenfalls nicht weiter.

*Frank Geissler
Rechtsanwalt
Fachanwalt für Transport-
und Speditionsrecht*

*Schlagworte: § 420 HGB, § 439 HGB, Art. 221 ZK,
CMR, Frachtvertrag, Verjährungsbeginn,
Rückgriffsansprüche, Aufwendersersatz,
Verzollung, EUSt*

Kartons werden nass, wenn es regnet

Fortsetzung des Rechtsstreits über nasse Notebooks aus der Wüste

In verschiedenen älteren Beiträgen (beispielsweise Newsletter #4-2011) wurde auf ein Verfahren vor den Düsseldorfer Gerichten verwiesen. In der Sache geht es um einen Schaden auf dem Transport von Notebooks aus Fernost über Dubai nach Riad.

Zur Anwendung kam aufgrund eines Rahmenvertrages deutsches HGB-Frachtrecht.

Bei Ankunft bei der Empfängerin Riad war ein Teil der Notebook nass. Die Spediteurin behauptete, die Nässe sei auf dem Landweg auf der Strecke Dubai nach Riad durch eine „leichte strukturelle Unebenheit“ - ein Loch im Lkw - eingedrungen.

Wir stritten nun sowohl vor dem Landgericht Düsseldorf wie auch vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf über verschiedene Fragen der Haftung und über die des Schadens. Wir forderten Schadensersatz. In erster Linie beriefen wir uns auf Lagerrecht, da nach unserer Auffassung die Beklagte den Beweis der unbeschädigten Auslieferung aus Dubai nicht erbracht hatte. In zweiter Linie beriefen wir uns – hilfsweise – auf qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB. Denn der Einsatz eines durchlöcherten Lkw ist für den Transport von Notebooks ungeeignet. Ein Gutachten machte deutlich, dass der nur mögliche Kontakt mit Nässe bei einem Notebook zu einem Totalschaden führt.

Jedenfalls für den Unterzeichner überraschend war, dass es in der Wüste tatsächlich regelmäßig und viel regnet. Um den Zeitrahmen der Lieferung herum waren sehr heftige Regenfälle in Dubai niedergegangen. Die Beklagte meinte dann auch, diese „sintflutartigen Regenfälle“ seien ein Grund für die Durchnässung gewesen. Hiermit habe sie nicht rechnen müssen.

Die Instanzen

Das Landgericht Düsseldorf hat der Klage stattgegeben, und zwar gestützt auf § 435 HGB. Das Oberlandesgericht Düsseldorf gab auf die Berufung der Beklagten der Klage nur noch im Rahmen der Regelhaftung statt. Nach Ansicht des Senats begründet der Einsatz eines durchlöcherten Lkw kein qualifiziertes Verschulden.

Der BGH

Auf unsere Nichtzulassungsbeschwerde hin befasste sich der BGH mit dieser Sache. In seiner Entscheidung vom 11.04.2013 zum Aktenzeichen I ZR 160/12 hob er die Entscheidung des Oberlandesgerichts Düsseldorf auf und verwies die Angelegenheit zur neuen Verhandlung zurück.

Der BGH sah nämlich völlig zu recht, dass wir die Behauptungen der Beklagten über die sintflutartigen Regenfälle in Abrede gestellt haben. Tatsächlich gab es zwar schwere Unwetter in Dubai. Diese fanden allerdings statt, nachdem der Lkw nach Angaben der Beklagten bereits Dubai verlassen hat. Aus diesem Grund muss die Sendung schon vorher, auf dem Lager, nass geworden sein muss.

Der BGH stellte hierzu sehr schlank und richtig fest: Wenn es während des gesamten Transports von Dubai nach Riad ganz überwiegend trocken war, können die bei Ablieferung des Gutes festgestellten Nässeinwirkungen nicht während der Beförderung entstanden sein. Sie müssen vielmehr schon vor Beginn des Transports vorhanden gewesen sein.

Der BGH führte weiter aus, dass die Beklagte die trockene und unbeschädigte Auslagerung beweisen müsse. Denn das Verschulden des Lagerhalters für einen Schaden in seinem Gewahrsam wird nach § 475 S. 1 HGB vermutet.

Die Beklagte könne sich auch nicht darauf stützen, dass einer ihrer Subunternehmer die Ware aus Dubai gegen reine Quittung an einen anderen Subunternehmer übergeben hat. Denn, und dies ist die zweite wegweisende Auffassung des BGH in diesem Urteil, eine solche Quittung

entwickelt nur dann Wirkung, wenn der Zustand der einzelnen Kartons in Augenschein genommen wurde oder hätte genommen werden können.

Falls Sie, sehr geehrte Damen und Herren, noch weiteres Interesse an dem Fortgang dieser durchlöcherter Lkws durch die Instanz haben, muss ich Sie leider enttäuschen, denn die Parteien haben sich inzwischen vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf verglichen.

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

Schlagworte: BGH, Beschl. vom 11.04.2013, Aktenzeichen I ZR 160/12; § 475 HGB; Lagervertrag; Auslagerung; Nässeschaden; qualifiziertes Verschulden

In eigener Sache:

Neue Homepage

Wir haben unseren Internetauftritt grundlegend überarbeitet.

Wir freuen uns deswegen außerordentlich,

Ihnen unsere neue Homepage zu präsentieren.

„Informativ, pfiffig, und ein wenig anders...“

bitte besuchen Sie uns unter

www.grimme-partner.com

Haben Sie Anmerkungen, Lob oder Kritik? Bitte kontaktieren Sie uns.

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

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

**Wir danken allen unseren Mandanten und Kollegen für die
Zusammenarbeit im letzten Jahr.**

**Gleichzeitig wünschen wir unseren geschätzten Lesern ein gutes
und erfolgreiches Jahr 2014!**