

Anwaltskanzlei Grimme & Partner

NEWSLETTER #2/2021



*„Welchen Tag haben wir?“, fragt Pu
„Es ist heute“, quiekt Ferkel
„Mein Lieblingstag“, sagt Pu*

A.A. Milne (Pu der Bär)

Aus dem Inhalt:

Gefahren der See auch an Land?!

von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: § 499 Abs. 1 S. 1 Ziff. HGB, § 498 Abs. 1 HGB, Seegefahr, Seetüchtigkeit des Schiffs, Seestrecke, Taifun, Umschlag, Seestrecke, Haftungsbefreiung

Beweislast, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht – was mag das nur bedeuten?!

von Benjamin Grimme **Seite 3**

Schlagworte: § 435 HGB, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht, § 138 Abs. 2 ZPO, Beweislast, qualifiziertes Verschulden, Verjährung

Beweislast für die Ablieferung

von Angela Schütte **Seite 4**

Schlagworte: ungeklärter Sendungsverlust, grobes Organisationsverschulden, Beweislast der Ablieferung, §§ 425, 435 HGB

Beweislast für Ablieferung bei „kontaktloser Übergabe“

von Frank Geissler **Seite 8**

Schlagworte: §§ 407, 425 ff, 435 HGB, § 241 BGB, § 371, 416 ZPO, Frachtvertrag, Ablieferung, Sendungsverlust, kontaktlose Übergabe, Corona-Pandemie, qualifiziertes Verschulden, Beweislast

Die “EVER GIVEN“ und die Folgen

von Frank Geissler **Seite 9**

Schlagworte: §§ 481 ff HGB; Seefrachtvertrag, EVER GIVEN; Beschlagnahme, Verlust, Lieferfristüberschreitung; DTV-Güter 2000/2011

Ladungssicherung

von Folkert Baars **Seite 12**

Schlagworte: Urteil des Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht vom 03.05.2021, Az. 16 U 141/20; Zur Haftung des Frachtführers im internationalen Straßengüterverkehr bei einer Beschädigung des Frachtgutes infolge fehlerhafter Ladungssicherung; Zur Ladungssicherung durch den Fahrer des Frachtführers

Ihre Ansprechpartner

Seite 13

Gefahren der See auch an Land?!

Das Landgericht Hamburg hatte sich in dem Verfahren mit dem Az. 409 HKO 28/19 mit der Frage zu befassen, ob bei einem Nässeschaden, eingetreten nach Löschung des Containers vom Seeschiff und Zwischenlagerung desselben im Seehafenterminal, verursacht durch Überschwemmung des Seehafenterminals mit Seewasser, ob einer durch einen *Jahrhundert-Taifun* (unter anderem) verursachten Flutwelle, sich der Seefrachtführer erfolgreich auf eine Haftungsbefreiung nach § 499 Abs. 1 Ziff. 1, 1. Alt., HGB („Gefahren der See oder anderer schiffbarer Gewässer“) berufen kann (?).

Obzwar, in Zeiten des Klimawandels, korrespondierende Schäden vermehrt auftreten, waren bis dahin korrespondierende gerichtliche Entscheidungen nicht ersichtlich.

Das Landgericht Hamburg hat sich mit Urteil vom 16.01.2020 (mit der korrespondierenden Rechtsprechung des BGH) der Auffassung gezeigt, dass die Beförderung bzw. Zwischenlagerung von Gütern in einem Seehafen-Terminal, bis zum Beginn der Verladung auf das nachfolgende Beförderungsmittel, zur Entfernung des Guts aus dem Hafen, der Seestrecke zuzurechnen ist (vgl. OLG Hamburg, Urteil vom 04.05.2017, Az. 6 U 133/16; BGH, Urteil vom 01.12.2016, Az. I ZR 128/15).

Um dann für sich zu der Auffassung zu gelangen, dass sich der Seefrachtführer, bei Verwirklichung eines entsprechenden Schadens, erfolgreich auf eine Haftungsbefreiung wegen einer *Seegefahr* berufen kann.

Da – so das Landgericht – die Vorschrift der *haftungsrechtlichen Abgrenzung von Gefahren, deren Beherrschung von dem Verfrachter erwartet werden kann, von solchen, deren Beherrschung dem Verfrachter nicht zumutbar ist*, diene.

Es insoweit aber – so das Landgericht - unerheblich sei, ob sich die Gefahr auf dem Seeschiff oder im Hafen verwirkliche.

Die Klägerin des Verfahrens vor dem Landgericht Hamburg hat gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg Berufung eingelegt.

In dem Berufungsverfahren vor dem Hanseatischen Oberlandesgericht, Az. 6 U 11/20, hat in dem Termin zur mündlichen Verhandlung vom 25.02.2021 der Senat den Hinweis erteilt, dass – entgegen der Auffassung des Landgerichts – *er bei einer durch einen Taifun ausgelösten Flutwelle, die das Land betrifft, eher nicht von einer Seegefahr i. S. v. § 499 HGB ausgehen würde.*

Sowie den Hinweis erteilt, *dass in allen einschlägigen Kommentaren, soweit ersichtlich, eher auf die Gefahr der Seefahrt hingewiesen wird.*

Entgegen der von dem Landgericht Hamburg vertretenen Auffassung.

Unter Erteilung des weiteren Hinweises, dass (gleichwohl) aber eine Haftungsbefreiung nach § 498 Abs. 2 HGB zugunsten des Verfrachters in Betracht kommen könnte, *soweit der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht hätten abgewendet werden können.*

Wie indes von dem Seefrachtführer darzulegen und zu beweisen.

D. h., der Seefrachtführer, unter Berücksichtigung der *Vorwarnzeiten*, auch und insbesondere darzulegen und nachzuweisen hätte, dass, und warum die Container (noch) auf dem Hafenterminal verbleiben mussten, dort nicht umgelagert oder anderweitig vor Überschwemmungen hätten geschützt werden können, pp.

In zweiter Instanz haben hiernach die Parteien den Rechtsstreit vergleichsweise erledigt.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: § 499 Abs. 1 S. 1 Ziff. HGB, § 498 Abs. 1 HGB, Seegefahr, Seetüchtigkeit des Schiffs, Seestrecke, Taifun, Umschlag, Seestrecke, Haftungsbefreiung

Beweislast, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht – was mag das nur bedeuten?!

Mit Urteil vom 15.04.2021, Az. 3 U 176/18, hat das OLG Stuttgart über einen Schaden entschieden, der sich anlässlich der Beförderung von jeweils 38 t schweren Raupen zur Montage einer Windkraftanlage mit einem (ausziehbaren) sog. *Semi-Trailer* dadurch ereignet hat, dass, bei Überwindung einer Steigung von 8 – 10 %, sich der hintere Teil des *Semi-Trailers* von der Teleskopstange des vorderen Teil löste, der hintere Teile des *Semi-Trails* mit der Raupe zurück ins Tal „rollte“, und dabei massiv beschädigt wurde.

Da die von der Klägerin während des Verfahrens geltend gemachten Schadenspositionen nur erstattungsfähig und die von der Klägerin behaupteten Ansprüche nur dann nicht verjährt waren, wenn dem (ausführenden) Frachtführer ein qualifiziertes Verschulden nach § 435 HGB vorzuwerfen gewesen wäre, verhält sich die Entscheidung des OLG Stuttgart auch und insbesondere zu der Frage, von wem bei der „bloßen“ Beschädigung einer Sendung ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers zu beweisen ist(?).

Sowie, ob und inwieweit den Frachtführer eine sog. *sekundäre Darlegungslast* oder *Recherchepflicht* trifft.

Das OLG Stuttgart hat sich der Auffassung gezeigt, dass für die Voraussetzungen des § 435 HGB der Anspruchsteller darlegungs- und beweisbelastet ist.

Umgekehrt aber der Frachtführer, im Rahmen seiner Erklärungsobliegenheit gemäß § 138 Abs. 2 ZPO gehalten ist, sich zu den Behauptungen der darlegungsbelasteten Partei substantiiert zu äußern.

Soweit der Klagevortrag ein *qualifiziertes Verschulden des Frachtführers mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt oder sich Anhaltspunkte für ein derartiges Verschulden aus dem unstreitigen Sachverhalt ergeben* (BGH, Urteil v. 13.01.2011, Az. 1 ZR 188/08).

Hiernach sei der Frachtführer gehalten, *Angaben zu den näheren Umständen der Schadensentstehung zu machen und insbesondere mitzuteilen, welche Kenntnisse er über den konkreten Schadensverlauf hat und welche Schadensursachen er ermitteln konnte* (BGH, Urteil

v. 29.06.2006, Az. I ZR 176/03, und Urteil vom 13.01.2011, Az. I ZR 188/08).

Verfügt der Frachtführer nicht über die notwendigen Kenntnisse, hat er sich – namentlich bei den von ihm eingeschalteten Hilfspersonen – zu erkundigen; die fehlende Unterstützung durch seine Hilfspersonen muss sich der Frachtführer zurechnen lassen.

So das Urteil OLG Stuttgart.

Das OLG Stuttgart hat sich weiter der Auffassung gezeigt, dass den Frachtführer insoweit nicht „nur“ eine Recherchepflicht trifft und insoweit ausgeführt:

Den Frachtführer trifft eine Rechercheobliegenheit nur, wenn ihn eine sekundäre Darlegungslast trifft, und trifft ihn eine Rechercheobliegenheit, trifft ihn selbstverständlich auch die Obliegenheit, das Recherchierte darzulegen.

So dass nach Auffassung des OLG Stuttgart keine Unterschiede zwischen der Recherchepflicht und sekundären Darlegungslast des Frachtführers bestehen.

Das OLG Stuttgart hat entsprechend von dem (ausführenden) Frachtführer substantiierten Vortrag, insbesondere auch zur Bedienung des *Semi-Trailers*, dessen technischen Zustand und Wartung, unter Begebung korrespondierender Wartungsprotokolle und Untersuchungsberichte, pp., erwartet, um nach entsprechenden Vortrag des (ausführenden) Frachtführers umfassend Beweis zu erheben. Durch Vernehmung des Fahrers, Einholung von Gutachten zur Schadensursache und Befragung der vorgerichtlich tätigen Sachverständigen.

Um dann die von der Klägerin eingelegte Berufung zurückzuweisen.

Da nach der von dem OLG Stuttgart durchgeführten Beweiserhebung ein qualifiziertes Verschulden des (ausführenden) Frachtführers nicht nachgewiesen sei. Wie es zu Lasten der beweisbelasteten Klägerin gehe. Nach Erfüllung von Recherchepflicht und sekundärer Darlegungslast durch den (ausführenden) Frachtführer.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: § 435 HGB, sekundäre Darlegungslast, Recherchepflicht, § 138 Abs. 2 ZPO, Beweislast, qualifiziertes Verschulden, Verjährung

Beweislast für die Ablieferung

In dem Verfahren vor dem Amtsgericht Nettetal, 17 C 30/19, haben wir die Klägerin als Transportversicherer vertreten.

Die Klägerin hatte ihrer Versicherungsnehmerin für einen Verlust von Sendungsgütern Leistungen erbracht.

Die Beklagte verweigerte außergerichtlich die Zahlung, so dass diese gerichtliche in Anspruch genommen werden musste.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin hatte Sendungsgüter an einen Discounter verkauft und die Beklagte mit der Durchführung des Transportes dieser Güter zu festen Kosten beauftragt.

Die Sendung bestand aus 2 Packstücken mit jeweils zwei übereinander gestapelten und mit durchsichtiger Folie umwickelten Paletten. Die Sendungsgüter wurden der Beklagten vollständig übergeben. Die Beklagte buchte ausweislich ihrer Ladeliste für die zwei Packstücke zwei Stellplätze im Lkw.

Die Beklagte führte den Transport nicht selbst aus, sondern beauftragte ihrerseits die Streithelferin mit der Durchführung des Transportes.

Die Beklagte will die Sendungsgüter an die Streithelferin übergeben haben.

Sowohl bei der Beklagten als auch bei der Streithelferin war ein Videoüberwachungssystem bezüglich des Warenumschlages installiert. Zudem verfügen Klägerin als auch Streithelferin über Kontrollmöglichkeiten der Schnittstellen, bei welchem der Status und Zustand der Sendung mittels der an der Ware angebrachter Barcodes überprüft werden kann. Die Streithelferin scannte die Sendungen ausweislich einer eingereichten Sendungsdetailinformation in ihrem Betrieb.

Die Streithelferin beauftragte ein weiteres Unternehmen mit der Zustellung der Sendung.

Sowohl der Mitarbeiter der Empfängerin als auch der abliefernde Fahrer unterzeichneten bei Ablieferung einen Wareneingangsbeleg. Auf diesem Wareneingangsbeleg war vermerkt, dass zwei Artikel vereinnahmt waren und dass zwei Artikel nicht geliefert worden waren. Zudem ergab sich unter dem Punkt „Palettentausch“, dass zwei Paletten erhalten und zwei zurückgegeben worden waren.

Die Versicherungsnehmerin zeigte der Beklagten den Verlust von zwei der übergebenen Sendungsgüter an. Diese ließen sich nicht mehr auffinden.

Die Versicherungsnehmerin zeigte den Verlust gegenüber ihrem Transportversicherer, der Klägerin, an und nach Zahlung leitete die Klägerin bei der Beklagten den Regress ein.

Die Beklagte lehnte eine Regulierung ab.

In dem Rechtsstreit bestritt die Beklagte nicht nur die Aktivlegitimation der Klägerin, sondern vertrat auch die Ansicht, dass die Klägerin die Beweislast hinsichtlich der ordnungsgemäßen Ablieferung des Guts treffen würde.

Zudem war sie der Ansicht, dass der Vorwurf des groben Organisationsverschuldens nicht durchgreifen würde.

Das Gericht erließ im Laufe des Rechtsstreits einen Beweisbeschluss über das vollständige Ankommen der übernommenen Sendungsgüter bei der Empfängerin und über das vollständige Übernehmen des Guts von der Streithelferin an den ausführenden Frachtführer.

Die ladungsfähigen Anschriften der Zeugen konnten nicht ermittelt werden, so dass eine Vernehmung nicht erfolgen konnte.

Mit Urteil vom 16. Februar 2021 gab das Amtsgericht der Klage der Klägerin - mit Ausnahme eines Teils der geltend gemachten Zinsen - statt.

Das Gericht war zu dem Ergebnis gekommen, dass die Aktivlegitimation jedenfalls durch die konkludente Abtretung gegeben war.

Im Übrigen stünde der Klägerin ein Anspruch gegen die Beklagte auf Schadensersatz aus den §§ 425, 435 HGB in Verbindung mit § 398 BGB zu.

Das Gericht führte aus, dass der abgetretene Anspruch aufgrund der anwendbaren frachtvertragsrechtlichen Vorschriften gegeben sei.

Dahinstehen konnte, ob - wie von der Beklagten behauptet - ein Speditionsvertrag zustande gekommen war oder aber ein Frachtvertrag. Jedenfalls zwar zwischen den Parteien ein fester Preis für die Durchführung des Transportes vereinbart, so dass zwischen den Vorschriften des Fracht- und Speditionsvertrages nicht differenziert werden musste.

Die Beklagte haftet dann, wenn es in ihrem Obhutszeitraum zu dem Verlust der Sendungsgüter gekommen ist.

Der Verlust gehört zu den anspruchsbegründenden Tatsachen. Solche Tatsachen muss nach den auch im Frachtrecht geltenden allgemeinen Grundsätzen des Beweisrechts der Anspruchsteller darlegen. Soweit der Beklagte seine Haftung dem Grunde nach bestreitet, ist ein Verlust nicht nur darzulegen sondern gemäß den Anforderungen des § 286 ZPO voll zu beweisen.

Der dem Anspruchsteller obliegende Beweis ist dann geführt, wenn feststeht, dass das transportierte Gut vollständig durch den Beklagten übernommen worden ist und entweder die Beklagte den ihr obliegenden Beweis der ordnungsgemäßen und vollständigen Ablieferung nicht erbringen konnte, oder aber wenn der Anspruchsteller bewiesen hat, dass nur ein Teil der Lieferung bei der Empfängerin ankam.

Das Gericht gelangte zu dem Ergebnis, dass nach diesen Maßstäben die Klägerin den Beweis eines teilweisen Verlustes des Sendungsguts erbracht hatte.

Zwischen den Parteien war die ordnungsgemäße und vollständige Übergabe des Sendungsguts im Wesentlichen unstrittig.

Ferner hatte die Beklagte in der mündlichen Verhandlung streitig gestellt, dass die vier streitgegenständlichen Paletten übernommen worden waren. Diese Erklärung musste die Streithelferin gemäß § 67 ZPO gegen sich gelten lassen.

Zweifel über den Sendungsinhalt gab es nicht.

Nun wäre es Sache der Beklagten gewesen, die ordnungsgemäße Ablieferung des gesamten zur Ablieferung übernommenen Guts zu beweisen. Für sie stellt die Ablieferung eine Erfüllung ihrer aus dem Beförderungsvertrag obliegenden Pflicht dar. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass die Empfängerin bei der Ablieferung bereits ein Vorbehalt aufnahm, dass zwei Artikel fehlen würden. Die Beklagte konnte jedoch den ihr obliegenden Beweis der vollständigen Ablieferung nicht erbringen. Im Übrigen sprachen bereits die handschriftlichen Bemerkungen auf dem Beleg recht eindeutig dagegen, dass die Beklagte tatsächlich die Sendungsgüter vollständig abgeliefert hatte.

Dies ergab sich nicht nur aus der Beschreibung, dass zwei Artikel nicht geliefert worden waren, sondern insbesondere auch aus der Angabe, dass zwei Europaletten getauscht worden waren. Unstrittig bestand die Gesamtlieferung aus zwei Packstücken aus jeweils zwei

übereinander gestapelten Paletten und somit insgesamt aus vier Paletten.

Die Paletten waren mit durchsichtiger Folie foliert, so dass die Anzahl der Paletten deutlich erkennbar waren.

Weiter war zu berücksichtigen, dass davon auszugehen war, dass es sich sowohl bei dem Mitarbeiter des Empfängers und des abliefernden Fahrers sich um zwei im Warentransport hinreichend erfahrene Leute handelt, die hätten wissen müssen oder jedenfalls sofort erkennen, dass jedes Packstück aus zwei Paletten besteht.

Die Streithelferin konnte daher nicht mit dem Einwand gehört werden, dass mit den zwei ausgetauschten Paletten auf dem Beleg es sich um zwei im Lkw gebuchten Stellplätze handeln konnte.

Zudem ist es üblicherweise so, dass die Zählung der Lademittel durch die Zählung der einzelnen Paletten erfolgt.

Um für die gegenteilige Behauptung der ordnungsgemäßen und vollständigen Ablieferung an die Empfängerin den vollen Beweis zu erbringen, wäre eine Zeugenvernehmung erforderlich gewesen. Die Zeugen waren jedoch nicht erreichbar, so dass die Beklagte die Behauptung einer ordnungsgemäßen Anlieferung nicht beweisen konnte und daher der teilweise Sendungsverlust nachgewiesen war.

Auf die Haftungsbeschränkung des § 431 HGB konnte die Beklagte sich nicht berufen.

Es war von der Anwendung des § 435 HGB auszugehen. Die Haftungsbegrenzung gilt nicht, wenn der Schaden auf

eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Fracht oder einer in § 428 HGB genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Leichtfertigkeit liegt danach nur bei besonders schweren Pflichtverstößen vor, bei denen sich der Frachtführer dadurch in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinweggesetzt hat, dass er elementare Schutzvorkehrungen zu dessen Gunsten unterlassen hat.

Grundsätzlich trägt die Klägerin die Darlegungs- und Beweislast. Jedoch obliegt dem Frachtführer zumindest dann eine Einlassungspflicht hinsichtlich der seiner betrieblichen Sphäre zuzurechnenden und damit der Wahrnehmung des Auftraggebers entzogenen Umstände der generellen konkreten Abwicklung des Beförderungsauftrages, wenn der Anspruchsteller plausible Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers vorbringt oder der Schadenshergang völlig im Dunkeln liegt.

Der Schadenshergang war vollständig ungeklärt. Trotz der vorgetragenen Schutzvorkehrungen konnten weder die Beklagte noch die Streithelferin auch nur ansatzweise prüfbare Angaben zu Ort, Art und Zeit des Warenverlustes machen, weshalb sie sich auch konsequenterweise auf ein Bestreiten des Verlustes beschränkten.

Sie kamen somit ihrer sekundären Darlegungs- und Beweislast nicht nach und konnten sich somit nicht entlasten.

*Angela Schütte
Rechtsanwältin*

*Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht
Fachanwältin für Versicherungsrecht*

Schlagworte: ungeklärter Sendungsverlust, gro-
bes Organisationsverschulden, Beweislast der
Ablieferung, §§ 425, 435 HGB

Beweislast für Ablieferung bei „kontaktloser Übergabe“

Im Zuge der Bekämpfung der Corona-Pandemie haben einige KEP-Dienstleister beginnend im Jahr 2020 die sog. „kontaktlose Übergabe“ eingeführt.

Teilweise ist dies in rechtlicher Hinsicht durch Ergänzung/Änderung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) geschehen, welche der Absender konkludent durch weitere Beauftragung nach Zugang eines entsprechenden Hinweis akzeptiert haben dürfte, teilweise wurde die Ablieferungspraxis aber auch einseitig durch den Frachtführer umgestellt.

Inzwischen häufen sich die Fälle, in denen der Empfänger eine fehlende Zustellung des Pakets geltend macht.

Die Frachtführer verweisen in diesen Fällen auf die im Zuge der Eindämmung der Pandemie vorrangigen Sicherheitsinteressen zum Schutz der beteiligten Personen und des Gutes. Sie können sich hierbei auf § 241 Abs. 2 BGB als Vorbild für das allgemeine Rücksichtnahmegebot stützen, welches sich auf alle Interessen der Vertragsparteien erstreckt.

Hierzu gehört im Zweifel ein Vorrang von Maßnahmen des Gesundheitsschutzes,

insb. des Infektionsschutzes durch Kontaktverbot.

Diese Pflicht trifft dabei nicht allein den Frachtführer, sondern auch den Absender und den Empfänger, z.B. auch als verantwortliche Arbeitgeber gegenüber deren Mitarbeitern.

Wie stellt sich die Beweislage dann dar?

Grundsätzlich gilt, dass im Sinne von § 425 HGB den Frachtführer die Darlegungs- und Beweislast für die Ablieferung des Gutes trifft.

Im Idealfall erbringt er diesen Beweis durch Vorlage einer Ablieferquittung, oftmals noch in Papierform als Beweismittel im Sinne von § 416 ZPO. Alternativ möglich sind auch (nicht-öffentliche) digitale Augenscheinsobjekte (vgl. § 371 ZPO) als Beweismittel.

Wenn dies aufgrund des nicht gewünschten physischen Kontakts zum Empfänger, etwa durch Unterzeichnung des in Papierform oder elektronisch vorliegenden Ablieferdokuments, nicht möglich ist, kann alternativ an die Vorlage eines Protokolls über den Sendungsverlauf/Ablieferungsvorgang, bzw. die Erteilung einer Art *Eigenquittung* durch Fahrer oder Empfänger gedacht werden.

Denkbar und praktiziert wird auch eine Offenlegung der GPS-Daten des Fahrzeugs oder die Anfertigung von Fotos vom Abliefervorgang.

All diese Methoden bergen eigene Probleme, wobei der volle Nachweis einer Obhutsübernahme allein durch GPD-Daten nicht zu führen ist und bei Eigenquittung durch den Fahrer neben der Glaub-

würdigkeit auch das Erinnerungsvermögen im Falle einer nicht sofortigen Erteilung eine Rolle spielt.

Eine „isolierte“ Quittungserteilung durch den Empfänger und Übersendung an den Frachtführer erscheint daher vorzugswürdig, lässt sich in der Praxis aber kaum durchsetzen.

In einem – behaupteten – Verlustfall verbleibt es generell auch während der Dauer der Pandemie dabei, dass der Frachtführer den vollen Beweis der Ablieferung im Sinne von § 286 ZPO zu führen hat. Ob dies durch Verwendung einer der Alternativen gelingt, bleibt stets eine Frage des Einzelfalles.

Etwas anderes dürfte aber für die Anwendung des § 435 HGB im Falle „ungeklärten Sendungsverlusts“ gelten. Hier kann dem Frachtführer wohl kein qualifiziertes Verschulden angelastet werden, wenn im Einzelfall die Abweichung von üblichen Betriebsabläufen sich tatsächlich als pandemiebedingt notwendig erweist.

Meldungen aus Gewerkschaftskreisen zufolge soll die DHL nach dem Verlust von Sendungen ihre Zusteller in Regress genommen haben und es sollen ihnen die Kosten für den Schaden vom Gehalt abgezogen worden sein. Laut der DHL sollen solche Fälle „sehr selten“ sein (Quelle: XING / logistik WATCH-BLOG.de, 09. Juni 2021).

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

Schlagworte: §§ 407, 425 ff, 435 HGB, § 241 BGB, § 371, 416 ZPO, Frachtvertrag, Ablieferung, Sendungsverlust, kontaktlose Übergabe, Corona-Pandemie, qualifiziertes Verschulden, Beweislast

Die “EVER GIVEN“ und die Folgen

Nachdem der Suezkanal seit kurzem wieder schiffbar ist, beschäftigt nunmehr die gerichtliche Beschlagnahme von Schiff und Ladung durch die Suez-Kanalbehörde die ladungsbeteiligten Versender, Empfänger, deren Spediteure und deren Versicherer.

So stellt sich in Bezug auf die Transportversicherung für den Versicherungsnehmer die Frage, ob (bereits) ein versicherter Schaden vorliegt und dessen Versicherer folglich Deckung zu gewähren hat.

Natürlich lässt sich diese Frage nur anhand der jeweils individuell vereinbarten Klauseln verbindlich beantworten.

Auf der Basis der aufgrund Verbandsempfehlung des GDV vorliegenden DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 (DTV-Güter 2000/2011) dürfte dies – ohne Vereinbarung von Deckungserweiterungen – allerdings wohl derzeit zu verneinen sein:

Zunächst einmal ist festzustellen, dass ein **versichertes Interesse (Sendungsgut)** sowie im Rahmen der **Allgefahrendeckung** auch eine **versicherte Gefahr** vorliegt, konkret im Sinne eines *Transportmittelunfalls*.

Problematisch hingegen ist ein versicherter **Schaden**.

Es dürfte zumindest in den allermeisten Fällen noch keine Beschädigung des Gutes vorliegen.

Eine mögliche Lieferfristüberschreitung ist kein versicherter Schaden, es sei denn es wurde die Muster-Klausel C.11. vereinbart. Auf die Frage einer möglichen Lieferfristüberschreitung durch das Transportmittel kommt es mangels Deckung durch die Police insofern schon nicht an.

Fraglich ist, ob ein **Totalverlust** vorliegt, weil das Sendungsgut dauerhaft ohne Aussicht auf Wiedererlangung entzogen wurde.

Das dortige Merkmal „abhandengekommen“ ist allerdings wohl nicht erfüllt. Der Standort der Güter und die Verfügungsbefugnis hierüber nach Beschlagnahme durch die „Suez Canal Authority“ gegen die Eigner / Reederei der „EVERGIVEN“ sind bekannt.

Ferner besteht derzeit durchaus noch Aussicht auf Wiedererlangung, z.B. bei Erfolg im gerichtlichen Verfahren seitens Evergreen, einer Reduzierung der Haftungssumme, einer Gestellung anderer Sicherheiten, etc.

Darüber hinaus ist diese Klausel aber schon deshalb nicht anwendbar, da dieser Fall in Klausel C. 12 „**Beschlagnahme**“ gesondert geregelt ist.

Gemäß C.12.1.1 sind „**Gefahren der Beschlagnahme**, Entziehung oder sonstiger Eingriffe von hoher Hand mit-versichert“, somit wäre eine Gefahrendeckung grundsätzlich hiernach zu bejahen.

Allerdings schränkt die Klausel C.12.2.2 eine Deckung für die Fälle ein, in welchem die Entziehung „infolge gerichtlicher Verfügungen im Zusammenhang mit einem Zivilverfahren“ erfolgt.

Das Verfahren der „Suez Canal Authority“ Kanalbehörde gegen die Reederei EVERGREEN bzw. den Schiffseigner dürfte nach hiesigem Rechtsverständnis zumindest überwiegend als zivilrechtlich anzusehen sein.

Auch wenn die Kanalbehörde hoheitliche Ansprüche besitzen mag, stehen die zivilrechtlichen Schadensersatzansprüche hier im Vordergrund. Aus Sicht eines „verständigen Versicherungsnehmers“ dient die Abgrenzung dem Ausschluss von Strafverfahren, sowie reinem, im Zweifel nicht überprüfbaren Verwaltungshandeln.

Im Ergebnis bestehen derzeit im Zweifel nach den Musterbedingungen der Transportversicherung noch keine Deckungsansprüche, was sich insbesondere im Hinblick auf den Ersatz von Mehrkosten einer Ersatzlieferung der arretierten Güter auswirken dürfte.

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

Schlagnworte: §§ 481 ff HGB; Seefrachtvertrag, EVER GIVEN; Beschlagnahme, Verlust, Lieferfristüberschreitung; DTV-Güter 2000/2011

Ladungssicherung

Nach Artikel 17 Abs. 4 Ziffer c CMR, der auf Transporte im internationalen Straßengüterverkehr Anwendung findet und der dem § 427 Abs. 1 Ziffer 3 HGB für nationale Transporte entspricht, ist der Frachtführer von seiner Haftung befreit, sofern die Beschädigung durch die Behandlung, das Verladen, das Verstauen oder das Ausladen des Gutes durch den Absender, den Empfänger oder durch Dritte, die für den Absender handeln, verursacht worden ist.

Wenn der Frachtführer darlegt und beweist, dass die Beschädigung nach den Umständen des Falles durch einen dieser Umstände entstanden sein „kann“, wird nach Artikel 18 Absatz 4 CMR, der dem § 427 Absatz 2 HGB für nationale Transporte entspricht, gesetzlich vermutet, dass dieser Umstand schadenursächlich ist.

Maßgeblich für den Haftungsausschlussstatbestand ist es, wer die Verladung „tatsächlich“ durchgeführt hat, nicht jedoch, wer zur Verladung verpflichtet ist (BGH, Urteil vom 25.01.2007, Az. I ZR 43/04). Welche Partei vertraglich zur Verladung verpflichtet ist, kann dabei aber als „Indiz“ berücksichtigt werden.

Nach § 412 Absatz 1 Satz 1 HGB ist, sofern nichts Abweichendes vereinbart ist oder sich aus den Umständen etwas anderes ergibt, der Absender zur beförderungssicheren Verladung verpflichtet, was die Ladungssicherung einschließt.

Problematisch ist es jedoch, wenn der nicht verladepflichtige Frachtführer oder dessen Fahrer die Ladungssicherung tatsächlich durchführt und das Gut dabei

nicht so gesichert hat, dass es auf dem Transport nicht beschädigt wird.

Es stellt sich in diesem Fall die Frage, ob der Frachtführer auch in diesem Fall gemäß Artikel 17 Absatz 4 Ziffer c CMR von der Haftung für Schäden infolge einer mangelhaften Ladungssicherung befreit ist.

Das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht hat in seinem Urteil vom 03.05.2021, Az. 16 U 141/20, ausgeführt, dass die Ladungssicherung durch den Frachtführer oder dessen Fahrer dem Absender dann zuzurechnen ist, wenn der Frachtführer entweder unter Oberaufsicht des Absenders auf dessen Ersuchen oder mit dessen Billigung an der Verladung mitgewirkt hat. Auch wenn die tatsächliche Verladung für den Haftungsausschluss maßgeblich sei, so schließe dieses nicht aus, dass die Verladung durch den Frachtführer oder dessen Fahrer dem Absender zuzurechnen ist. Das Verhalten seiner Hilfspersonen müsse sich der Absender ohne Rücksicht darauf zurechnen lassen, ob er sie mit der Beladung beauftragt hat oder nicht. Das gelte auch für Leute des Frachtführers, wenn sie unter der Oberaufsicht und Verantwortung des Absenders auf dessen Ersuchen hin oder mit dessen Bewilligung tätig werden, was jedoch im Zweifel zu verneinen sei, wenn die Leute des Frachtführers eigenständig Spezialwissen einbringen.

Der beladepflichtige Absender müsse sich das Verhalten des Frachtführers oder dessen Fahrer aber nicht zurechnen lassen, wenn der Frachtführer oder Leute des Frachtführers eigenmächtig bzw. auf eigene Faust ohne seine Billigung schädigend aktiv werden.

Hingegen dürfe sich der Absender nicht darauf berufen, dass der Absender „wegen“ der von den Leuten des Frachtführers auf eigene Faust ohne seine Billigung vorgenommenen Maßnahmen eine „weitergehende“ Ladungssicherung für unnötig befunden habe.

Selbst wenn der Frachtführer seine Leute aufgefordert habe, bei der Ladearbeit zu helfen oder gefälligkeitshalber erbrachte Ladetätigkeit geduldet hat oder mit ihnen rechnen musste, sei für die Anwendung der Vorschrift des Artikel 17 Absatz 4 Ziffer c CMR allein entscheidend, ob die Leute des Frachtführers unter Oberaufsicht oder mit Billigung des Absenders tätig geworden seien.

Auch von den Besonderheiten und Konstruktion des Transportgutes müsse der Fahrer nichts wissen. Vielmehr sei es Aufgabe des Absenders, den Fahrer entsprechend anzuweisen.

Bemerkenswert an diesem Urteil ist, dass das Urteil nicht nur darauf abstellt, ob die Verladung durch den Fahrer unter Oberaufsicht des Absenders erfolgt, sondern es ausreicht, dass die Verladung jedenfalls mit Billigung des Absenders erfolgt.

Bemerkenswert an diesem Urteil ist ferner, dass das Schleswig-Holsteinische Oberlandesgericht auch ausgeführt hat, dass selbst wenn der Fahrer auf eigene Faust eine Ladungssicherung durchgeführt hat, sich der Absender nicht darauf berufen könne, er habe aufgrund der eigenmächtigen Ladungssicherung des Fahrers davon Abstand genommen, eine weitergehende Ladungssicherung durchzuführen.

Dieses Urteil wird daher in der Rechtspraxis sicherlich Auswirkungen haben, gerade in Fällen der Mithilfe des nicht verladepflichtigen Frachtführers oder dessen Fahrer bei der Ladungssicherung, bei der bisher immer im Streit war, ob der Fahrer aus Gefälligkeit im Pflichtenkreis des Absenders oder im Pflichtenkreis des Frachtführers tätig geworden ist.

*Folkert Baars
Rechtsanwalt*

Schlagworte: Urteil des Schleswig-Holsteinisches Oberlandesgericht vom 03.05.2021, Az. 16 U 141/20; zur Haftung des Frachtführers im internationalen Straßengüterverkehr bei einer Beschädigung des Frachtgutes infolge fehlerhafter Ladungssicherung; zur Ladungssicherung durch den Fahrer des Frachtführers

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@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