



NEWSLETTER #1/2009

Erfolgt eine Haftbarhaltung per E-Mail/Telefax „schriftlich“ i.S.d. § 439 III 1 HGB?

(Gleichzeitig eine Anmerkung zum Urteil des LG Hamburg vom 12.02.2009, Az. 409 O 90/08 und zu OLG München, TransportR. 2008, S. 321)

Nach § 439 I 1 HGB verjähren Regressansprüche gegenüber dem Frachtführer regelmäßig nach einem Jahr.

Gem. § 439 III 1 HGB wird die Verjährung der Ansprüche gegenüber dem Frachtführer durch eine *schriftliche* Haftbarhaltung des Frachtführers durch den Absender oder Empfänger gehemmt und zwar bis zu dem Zeitpunkt, bis der Frachtführer die Erfüllung der ihm gegenüber erhobenen Ansprüche schriftlich ablehnt.

Fraglich ist, ob eine Haftbarhaltung des Frachtführers per E-Mail / Telefax die Formerfordernissen des § 439 III 1 HGB erfüllt: Das OLG München hat mit Urteil vom 23.07.2008, Az. 7 U 2446/08, (= TransportR. 2009, S. 321 ff) festgestellt, dass eine Haftbarhaltung des Frachtführers per E-Mail den Formerfordernissen des § 439 III 1 HGB nicht genüge. Erforderlich sei vielmehr, dass dem Frachtführer eine vom Absender unterschriebene Haftbarhaltung im Original zugeht. Für eine entgegenstehende Auslegung der Norm bestehe kein Raum mit der Fol-

ge, dass die Haftbarhaltung per E-Mail nicht geeignet gewesen ist, die Verjährung der Ansprüche der Klägerin zu unterbrechen.

Das Landgericht Hamburg hat sich mit seiner (vorangestellten, rechtskräftigen) Entscheidung vom 12.02.2009, Az. 409 O 90/08, der Auffassung des OLG München angeschlossen und gleichzeitig festgestellt, dass auch eine Haftbarhaltung per (unterschriebenem) Telefax die Voraussetzungen des § 439 III 1 HGB nicht erfülle.

Das OLG München und das LG Hamburg begründen ihre Entscheidungen damit, dass der Gesetzgeber in § 438 IV HGB und in § 439 III 1 HGB ausdrücklich zwischen einer Erklärung *in Textform* (§ 438 IV HGB) und einer *schriftlichen Erklärung* unterschieden habe.

Da die Begriffe der Schrift- und Textform in den §§ 126, 126 a und 126 BGB ausdrücklich definiert seien und Einvernehmen darüber bestehe, dass eine Erklärung per E-Mail / Telefax das Formerfordernis des § 126 BGB („Schriftform“) nicht erfülle, könne bei der Beurteilung des § 439 III 1 HGB nichts anderes gelten.

Die Entscheidung des OLG München hat in der Praxis für erhebliche „Aufregung“ gesorgt (vgl. nur DVZ, 04.12.2008, S. 9 und DVZ 19.02.2009, S. 9).

In der Fachpresse (vgl. oben) wurden sogar vorformulierte Haftbarhaltungen veröffentlicht, welche potentielle Geschädigte doch bitte zukünftig verwenden mögen, um diese den Frachtführern persönlich gegen Unterschrift oder per eingeschriebenen Brief per Rückschein zukommen zu lassen.

Müßig darauf hinzuweisen, dass mit einer entsprechenden Verfahrensweise für alle Beteiligten ein erheblicher zusätzlicher Zeit- und Kostenaufwand verbunden wäre.

Fraglich erscheint, ob der Gesetzgeber (ursprünglich) tatsächlich derart strenge Formerfordernisse an eine Haftbarhaltung i.S.d. § 439 III 1 HGB stellen wollte?

Aus der Gesetzesbegründung zum am 01.07.1998 in Kraft getretenen Transportrechtsreformgesetzes (TRG) ergibt sich ein solcher Wille noch nicht.

Wille des Gesetzgebers war es, dass bis dahin in verschiedenen Gesetzen geregelte und sich auch Eingeweihten oftmals nur schwer erschließenden frachtrechtlichen Vorschriften (man erinnere sich nur an das fröhliche Nebeneinander von KVO, GüKUMB etc.) zu vereinheitlichen, zu bereinigen und zu vereinfachen.

Ähnlich, wie in Österreich, wo bereits zuvor die Bestimmungen der CMR in das ÖHGB eingefügt wurden, wollte der Gesetzgeber dieses Ziel, durch „enge Anlehnung“ der neu zu schaffenden Vorschriften an die Bestimmungen der CMR erfolgen.

Die hier interessierende Vorschrift des § 439 HGB sollte sich folglich weitgehend an der Vorschrift des Art. 32 CMR orientieren (vgl. BT-Drucksache 13/8445, S. 77).

Die Vorschrift des Art. 32 II 1, 1. Halbs. CMR wurde daher auch nahezu wortgleich - allein das Wort „Reklamation“ in Art. 32 II 1 CMR wurde durch das Wort „Erklärung“ in § 439 III 1 HGB ersetzt – in die Vorschrift des § 439 III 1 HGB übernommen (vgl. BT-Drucksache 13/8445, S. 79).

In Art. 32 II 1 HGB und § 439 III 1 HGB wir daher übereinstimmend auf eine **schriftliche** Erklärung / Reklamation des Absenders abgestellt.

Der Wille des Gesetzgebers scheint es mithin gewesen, dass nach § 439 III 1 HGB dasselbe gelten soll, wie nach Art. 32 II 1 CMR.

Darüber, dass nach Art. 32 II CMR sowohl eine „Reklamation“ per Telex, Fax oder auch E-Mail geeignet ist, die Verjährung zu unterbrechen, herrscht (gegenwärtig) Einvernehmen (vgl. Koller: Transportrecht, 6. Auflage, Art. 32 CMR, Rz. 11; Fremuth/Thume (Thume): Kommentar zum Transportrecht, Art. 32, Rz. 16; Helm: Frachtrecht, 2. Auflage, Art. 32 CMR, Rz. 10; Münchener Kommentar (Basedow): HGB, Bd. 7, Art. 32 CMR, Rz. 39 und Thume (Demuth): CMR, Art. 32 CMR, Rz. 64).

Warum für die Vorschrift des § 439 III 1 HGB dann aber etwas anderes gelten sollte, erscheint daher zweifelhaft, zumal der Gesetzgeber die unterschiedlichen Formulierungen in § 438 IV und § 439 III 1 HGB insbesondere damit begründet hat, dass es der Schadensanzeige des § 438 IV HGB **nur** der Unterschrift nicht bedürfen soll, i.ü. aber die Vorschrift des Art. 32 II CMR aber ebenfalls entsprechen soll (vgl. BT-Drucksache 13/8445, S. 77).

Ein unterschriebenes Telefax müsste daher dem Formerfordernis des § 439 III 1 HGB genügen.

Allerdings weist das OLG München zutreffend darauf hin, dass der Gesetzgeber die Vorschriften der § 438 IV und § 439 III 1 HGB mit dem „Gesetz zur Anpassung der Formvorschriften des Privatrechtes“ (BGBl 2001 I, S. 1542) mit § 126 b BGB einen neuen Formtyp – den der „Textform“, d.h. der lesbaren unterschriftslosen Erklärung - eingefügt hat.

Der § 438 IV HGB wurde entsprechend angepasst, nicht aber der § 439 III 1 HGB.

Vielmehr hat der Gesetzgeber in der Begründung des Gesetzentwurfes zu § 126 b BGB eine Überprüfung weiterer Normen dahin in Aussicht gestellt, ob sie sich ebenfalls für die „Textform“ eignen (vgl. BT-Drucksache 14/4987, S. 18).

Daraus, dass der Gesetzgeber eine Änderung des § 439 III 1 HGB – trotz Überprüfung – nicht vorgenommen hat, schließt das OLG München überzeugend, dass der Gesetzgeber die Schriftform des § 439 III 1 HGB nicht nur gewollt, sondern hieran auch festhalten wollte.

Im Hinblick auf die Entstehungsgeschichte des § 439 III 1 HGB, der Parallele zu Art. 32 II 1 HGB und der jahrelang gelebten Praxis, bleiben jedoch erhebliche Zweifel, ob die von dem OLG München vorgenommene Auslegung des § 439 III 1 HGB ursprünglich tatsächlich so gewollt war (dagegen wohl auch: Münchner Kommentar (Dubischar): HGB, Bd. 7 a, § 439 HGB, Rz. 6; Müglic: Das neue Transportrecht, § 439 HGB, Rz. 7, - die keinen Unterschied der Form nach Art. 32 II 1 CMR und § 439 III 1 HGB sehen – und Koller: Transportrecht, 6. Auflage, § 439 HGB, Rz. 33 – welcher in analoger Auslegung die Form des § 438 IV HGB auch auf § 439 III 1 HGB anwenden will).

Wünschenswert wäre es daher, wenn sich der Gesetzgeber als bald zu einer Klarstellung veranlasst sähe.

Zumal problematisiert werden könnte, ob zur Auslegung des Art. 32 II 1 CMR - im Rückgriff auf das nationale Recht – nicht u.U. der § 439 III 1 HGB heranzuziehen ist?

Immer aber bleibt es dabei, der Anspruchstellers den Zugang der Haftbarhaltung bei dem Frachtführer zu beweisen hat.

Um sicher zu gehen, sollte der Geschädigte bei der Berechnung der Verjährungsfristen daher auf den Zeitpunkt des Schadenseintrittes abstellen.

Benjamin Grimme

Zweimal Multimodal (Anm. zu BGH Urt. v. 17.07.2008 – I ZR 181/05 und Urt. v. 30.10.2008 – I ZR 12/06)

Der BGH hat in der zweiten Hälfte des letzten Jahres mehrere Entscheidungen zum Multimodalrecht gefällt.

1.

In der ersten Entscheidung wurde die Anwendbarkeit der CMR im Rahmen eines Multimodaltransportes diskutiert. In welchem ein Teilstück aus einem internationalen Straßengütertransport bestand. Hintergrund dieser Diskussion war der Versuch über Art. 31 I b) CMR einen deutschen Gerichtsstand am Ablieferort zu begründen. Dem Rechtsstreit lag ein Transport von Japan über Rotterdam nach Deutschland zugrunde. Die Parteien des Transportvertrages waren beide Japaner. Der Container 50 Kopiergeräten wurde von Japan nach Rotterdam auf dem Seeweg transportiert und anschließend von den Niederlanden nach Deutschland mit dem LKW weitertransportiert. Für diesen Transport wurde ein CMR-Frachtbrief ausgestellt. Bereits im Ha-

fen von Rotterdam kam es zu einer erheblichen Sendungsbeschädigung.

Die Begründung eines internationalen Gerichtsstandes eines deutschen Gerichts war nur über Art. 31 I b) CMR möglich. Eine mittelbare Heranziehung der CMR über §§ 452, 452 a HGB scheiterte bereits an der Anwendbarkeit deutschen Rechts, da weder eine entsprechende Rechtswahl gem. § 27 EGBGB getroffen noch die Voraussetzungen des § 28 EGBGB für die Anwendung deutschen Rechts gegeben waren. Daher verblieb nur eine direkte Anwendung der CMR aufgrund autonomer Auslegung der Vorschriften auf einen Multimodaltransport. Der BGH schloss sich der herrschenden Meinung in der Literatur an, welche den Anwendungsbereich der CMR auf unimodale Transporte beschränkt und eine Anwendung auf Multimodaltransporte ablehnt. Begründet wird diese Auffassung mit der Ausnahmestellung des Art. 2 CMR der lediglich für den sog. Huckepackverkehr den Anwendungsbereich der CMR eröffnet, sowie aus der Historie der CMR in Verbindung mit dem jahrzehntelangen internationalen Bestreben nach Kodifizierung des Multimodaltransportes.

Da ein Rückgriff auf die CMR im Rahmen eines Multimodaltransportes nicht möglich war, hat der BGH die Klage mangels internationaler Zuständigkeit deutscher Gerichte als unzulässig abgewiesen. Er hat hervorgehoben, dass er sich mit dieser Entscheidung nicht in Widerspruch zu zwei Entscheidungen aus den Jahren 1987 (BGHZ 101,172) und 1993 (BGHZ 123, 303 ff.) setzte, da beide älteren Entscheidungen zu Multimodaltransporten ergingen, welche deutschem Recht unterfielen. Diese Urteile ergingen nach der Transportrechtsreform, so dass der BGH zur Anwendung der CMR über seine Rechtsprechung zum bekannten

Schadenort, bzw. bei unbekanntem Schadenort über den Grundsatz der Meistbegünstigung gekommen ist. Der BGH räumt jedoch ein, dass er sich mit der vorliegenden Entscheidung in Widerspruch zu der bekannten Quantum-Entscheidung des britischen Court of Appeal setzt. Der Court of Appeal hatte einen Multimodaltransport von Singapur nach Dublin der CMR unterworfen, da der Verlust auf der internationalen Straßentransportstrecke eintrat, welche sich dem Lufttransport von Singapur nach Paris anschloss. Bezeichnenderweise beruft sich der Court of Appeal auf eben jene Rechtsprechung des BGH ohne zu erkennen, dass diese Entscheidungen nicht die autonome Anwendung der CMR auf Multimodalverträge behandelten.

Ergänzend zu der Entscheidung sei angemerkt, dass gegen den Frachtführer, welcher den Transport von Rotterdam nach Deutschland durchgeführt hat, nach der neueren Rechtsprechung des BGH (Urt. v. 14.06.2007 – I ZR 50/05) ein Anspruch des Empfängers aus der CMR mit entsprechendem deutschem Gerichtsstand bestanden hätten. Und somit ist die Überleitung zu dem nächsten BGH Urteil geschafft.

2.

Nach dem Urteil vom 30.10.2008 zum Az. I ZR 12/06 ist für die Anwendung der Durchgriffshaftung auf den ausführenden Frachtführer nicht das Vertragsverhältnis des Hauptfrachtführers zu seinem Frachtführer, sondern das Vertragsverhältnis Absender/ Hauptfrachtführer maßgebend. Lediglich wenn dieses Vertragsverhältnis deutschem Recht unterfällt, ist der Anwendungsbereich des § 437 HGB eröffnet.

Dem Streit lag ein Multimodaltransport von Taiwan nach Deutschland zugrunde. Einem Lufttransport von Taiwan nach Köln schloss sich

eine nationale Straßengüterbeförderung an. Nach den Ausführungen des BGH war auf den Hauptfrachtvertrag taiwanesisches Recht anwendbar. Die Ersatzpflicht des ausführenden Frachtführers orientierte sich jedoch immer am Verhältnis des Absenders und dem vertraglichen (Haupt-) Frachtführer und nicht nach den vertraglichen Beziehungen zwischen Hauptfrachtführer zum ausführenden Frachtführer. Dies schließt der BGH bereits aus dem Wortlaut der Vorschrift, wonach der ausführende Frachtführer „in gleicher Weise wie der Frachtführer haftet“.

Auch wenn im Verhältnis Hauptfrachtführer zu ausführendem Frachtführer deutsches Frachtrecht über Art. 28 IV EGBGB anwendbar war, da der ausführende Frachtführer seine Niederlassung in Deutschland hatte und sich Übernahme und Ablieferungsort, der von ihm ausgeführten Teilstrecke in Deutschland befanden, war nach dem oben gesagten eine Anwendung des § 437 HGB ausgeschlossen..

Der BGH nahm den ausführenden Frachtführer dennoch in die (Ersatz-) Pflicht und hier schließt sich der Kreis. Der BGH erinnerte sich an seine neuere Rechtsprechung zu den Empfängerrechten im Rahmen von CMR-Transporten und weitete diese Rechtsprechung auf nationale Transporte aus. Entsprechend besitzt der Empfänger auch im Rahmen nationaler Transporte aus dem Vertragsverhältnis Hauptfrachtführer/ausführender Frachtführer einen Auslieferungsanspruch gegen den ausführenden Frachtführer und einen damit korrespondierenden Schadenersatzanspruch. So haftete der ausführende Frachtführer zwar nicht gem. § 437 HGB, sondern aus den Rechten des Empfängers als Drittbegünstigten des Unterfrachtvertrages.

Die Regresssituation gegenüber dem ausführenden Frachtführer hat sich mit dieser Entscheidung wiederum deutlich verbessert.

Stephan Göke

Die Verjährungsvorschrift des § 439 Abs. 1 HGB findet auch auf Schadensersatzansprüche Anwendung, wenn der Ablieferungsvorgang im Zeitpunkt der Schadenshandlung bereits abgeschlossen war

Der Entscheidung des BGH vom 10.01.2008, 1 ZR 13/05, liegt folgender Sachverhalt zugrunde.

Die Klägerin hatte für eine Ausstellung eine Bäckereimaschine zur Verfügung gestellt. Nach Beendigung der Ausstellung beauftragte die Klägerin ein Transportunternehmen mit dem Rücktransport. Dieses Unternehmen beauftragte den Arbeitgeber des Beklagten als Subunternehmer für den Rücktransport. Bei der Anlieferung der Maschine am 05.03.1999 wurde diese beschädigt, als der Beklagte, nachdem er die Ladebordwand geöffnet, die Sicherung der Maschine gelöst und diese am Rand der Ladebordwand abgestellt hatte, den Motor des Fahrzeugs noch einmal anlies, um – aus nicht aufgeklärten Gründen – einige Meter vorzufahren und die Maschine daraufhin auf die Straße fiel.

Der Kläger hatte zunächst den Arbeitgeber des Beklagten auf Ersatz des durch die Beschädigung der Maschine entstandenen Schadens in Anspruch genommen. Die gegen den Arbeitgeber des Beklagten gerichtete Klage wurde jedoch rechtskräftig mit der Begründung abgewiesen, der Schaden sei erst nach Ablieferung der Maschine eingetreten.

Die Klägerin hat erst im Februar 2002 Kenntnis von der Anschrift des Beklagten bekommen und begehrt nunmehr von diesem Schadensersatz in Höhe von EUR 24.542,01.

Der Beklagte hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Landgericht Leipzig hat den Beklagten antragsgemäß verurteilt und die Berufung des Beklagten ist vor dem OLG Dresden ohne Erfolg geblieben.

Mit seiner vom Senat zugelassenen Revision, deren Zurückweisung der Kläger beantragt, verfolgte der Beklagte sein auf Abweisung der Klage gerichtetes Begehren weiter.

Das OLG Dresden hat die Berufung des Beklagten zurückgewiesen und hierzu ausgeführt, dass der Beklagte dem Kläger nach § 823 Abs. 1 BGB zum Ersatz des durch ihn verursachten Schadens verpflichtet sei.

Das OLG Dresden ist davon ausgegangen, dass der Schadensersatzanspruch nicht verjährt sei. Das OLG war der Ansicht, dass der Schaden außerhalb des sog. Obhutzeitraums eingetreten ist und dass sich die Verjährung des Anspruchs nicht nach der frachtrechtlichen Sondervorschrift des § 439 Abs. 1 HGB, sondern nach den allgemeinen Verjährungsvorschriften richtet. Das Fahrzeug sei als abgeliefert anzusehen und das Entladen des Fahrzeugs gehört nicht mehr zur Beförderung und wird daher vom Frachtvertrag nicht erfasst. Das OLG ist daher davon ausgegangen, dass der Frachtvertrag und damit auch der Obhutzeitraum des Frachtführers mit der Ablieferung der Maschine beim Klägerin geendet habe. Der Lkw des Beklagten verfügte nicht über eine absenkbare Ladefläche oder ähnliche Ladevorrichtungen, so dass das OLG davon ausging, dass die Ab-

lieferung damit geendet habe, dass der Beklagte den Lkw an die Betriebszufahrt des Betriebs des Klägers abgestellt, die Ladebordwand geöffnet und die Maschine zum Abladen bereit gestellt habe, in dem er sie bis zur Ladeluke vorgerückt habe.

Die Revision des Beklagte hatte Erfolg. Entgegen der Ansichten der Vorinstanzen ist der BGH zu der Entscheidung gelangt, dass der vom Kläger geltend gemachte Schadensersatzanspruch aus § 823 Abs. 1 BGB nach § 439 Abs. 1 HGB verjährt sei. Nach dem Wortlaut des § 439 Abs. 1 HGB gilt die Verjährungsfrist für alle Ansprüche aus einer Beförderung, die „den Vorschriften dieses Unterabschnitts“, also den §§ 407 – 450 HGB, unterliegen. Dazu gehört der vom Kläger geltend gemachte Anspruch gegen den Beklagten nach § 823 Abs. 1 BGB, unabhängig davon, ob das Transportgut im Zeitpunkt der schädigenden Handlung schon im Sinne von §§ 425 Abs. 1, 407 Abs. 1 HGB abgeliefert war. Die Bestimmung des § 439 Abs. 1 HGB knüpft für die Anwendung der eigenständigen frachtrechtlichen Verjährungsregelung allein daran, dass sich der geltend gemachte Anspruch aus einer den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegenden Beförderung ergibt. Da vorliegend von einem wirksamen Frachtvertrag auszugehen war und mithin von einer solchen Beförderung, so unterfallen alle Ansprüche, die mit dieser Beförderung in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, der Verjährungsregelung des § 439 HGB, unabhängig davon, von welcher Seite sie geltend gemacht werden und auf welchem Rechtsgrund sie beruhen. Die Vorschrift § 439 Abs. 1 HGB wurde in Anlehnung an Art. 32 CMR durch das Transportrechtsreformgesetz neu geschaffen und erfasst nicht nur sämtliche vertragliche Ansprüche, sondern wie Art. 32 CMR auch außervertragliche, insbesondere auch

deliktische Ansprüche aus den §§ 823 ff. BGB.

Im streitgegenständlichen Fall ist ferner davon auszugehen, dass das Schadensgeschehen in einem hinreichenden sachlichen Zusammenhang mit einer Beförderung im Sinne der §§ 407 ff. HGB steht. Die Parteien waren Beteiligte in einem Beförderungsvorgang im Sinne der §§ 407 ff. HGB. Der Arbeitgeber des Beklagte hatte die Beförderung als Unterfrachtführer ausgeführt. Der Unterfrachtführer haftet grundsätzlich in gleicher Weise wie der (Haupt-)Frachtführer. Ebenso entspricht die außervertragliche Haftung der Leute des Unterfrachtführers und damit auch die Haftung des Beklagten derjenigen der Leute des (Haupt-)Frachtführers. Der Kläger war Empfänger des Sendungsguts und mithin am Beförderungsvorgang beteiligt. Für außervertragliche Ansprüche des Empfängers gegen den Unterfrachtführer oder gegen dessen Leute gilt die Verjährungsregelung des § 439 HGB ebenso wie für Ansprüche gegen den (Haupt-)Frachtführer oder dessen Leute.

Zwischen dem geltend gemachten Schadensersatzanspruch und der Beförderung muss ein unmittelbarer Zusammenhang gegeben sein. Hierfür reicht es aus, dass die Beschädigung des Transportguts wie vorliegend in unmittelbaren räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit dessen Ablieferung erfolgt ist. Unerheblich ist hierbei, ob das Sendungsgut im Zeitpunkt ihrer Beschädigung bereits abgeliefert war, oder ob sie sich noch in der Obhut des Beklagten befand. Denn auch bei einer Beschädigung im Anschluss an die Ablieferung ist ein hinreichender Zusammenhang mit der Beförderung im Sinne von § 439 Abs. 1 HGB gegeben. Der Wortlaut der Vorschrift des § 439 HGB lässt sich nicht entnehmen, dass der Anwendungsbe-

reich auf Ersatz von Schäden beschränkt ist, die in dem Zeitpunkt eingetreten sind, in dem sich das Transportgut in der Obhut des Frachtführers befindet. So ist zwar die vertragliche Haftung des Frachtführers auf den Schadenszeitraum von der Übernahme des Gutes bis zur Ablieferung beschränkt, die Verjährungsregelung des § 439 HGB knüpft an den vertraglichen Haftungszeitraum des Frachtführers jedoch nicht an, sondern stellt allein darauf ab, ob die Beförderung als solche den Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB unterliegt. Alle vertraglichen sowie außervertraglichen Ansprüche sollen von der Verjährungsvorschrift des § 439 Abs. 1 HGB, der an das Vorbild des Artikel 32 CMR anlehnt, erfasst werden.

Mit der besonderen frachtrechtlichen Verjährungsregelung soll ein Gleichlauf aller unmittelbar mit der Beförderung zusammenhängenden Ansprüche erreicht werden, um einerseits das Interesse des Gläubigers an der Verfolgung seiner Rechte, andererseits dem Interesse des Schuldners an rascher Abwicklung des Schadensfalls aber auch dem Interesse des Rechtsverkehrs an einer Berechenbarkeit und Voraussehbarkeit der Beilegung von Rechtsstreitigkeiten Rechnung zu tragen.

Sinn und Zweck der Neuregelung der Verjährung durch das Transportrechtsreformgesetz war, die Verjährungsbestimmung zu vereinfachen und übersichtlicher zu gestalten und insbesondere die bis dahin geltenden vielfältigen Differenzierungen hinter sich hinsichtlich unterschiedlicher Anspruchsarten zu beseitigen. Diesem Gesetzeszweck würde jedoch widersprochen werden, wenn Ansprüche wegen Beschädigung des Transportguts, die in unmittelbarem räumlichen und zeitlichen Zusammenhang mit der Ablieferung erfolgt sind, unterschiedlichen

Verjährungsvorschriften unterworfen wären.

Der Schadensersatzanspruchs des Klägers war demnach gemäß § 439 Abs. 1 HGB verjährt. Die Verjährung begann mit Ablauf des 05.03.1999, da das Transportgut jedenfalls an diesem Tage als abgeliefert anzusehen war. Die einjährige Verjährungsfrist nach § 439 Abs. 1 S. HGB lief demnach am 05.03.2000, die dreijährige Verjährungsfrist nach S. 2 am 05.03.2002. Da der Kläger den Beklagten erstmals mit Schreiben vom 20.02.2003 zum Schadensersatz aufgefordert hatte und sodann den Klageanspruch mit Mahnbescheid vom 13.03.2003, der dem Beklagten am 03.04.2003 zugestellt worden ist, geltend gemacht hat, waren Ansprüche in dem Zeitpunkt bereits längstens abgelaufen.

Angela Schütte

Auch außervertragliche, insbesondere deliktische Ansprüche von oder gegen unmittelbar an der Beförderung beteiligten Personen werden von den Zuständigkeitsregelungen der CMR erfasst. (BGH, Urteil vom 20. 11. 2008, I ZR 70/06)

Sachverhalt:

Die Rechtsvorgängerin der Revisionsführerin, einer Transportversicherung, beauftragte eine deutsche Spedition mit der Beförderung von Textilwaren per LKW von Essen, zu verschiedenen Empfängerin in Österreich. In Wien wurde die Sendung von der Beklagten, einer Unterfrachtführerin, zum Weitertransport nach Salzburg übernommen. Für die betreffende Sendung wurde kein durchgehender Frachtbrief ausgestellt.

Auf dem Weg von Wien nach Salzburg kam es zu einem Unfall, bei dem die

Textilien beschädigt wurden. Vor dem Landgericht Essen wurde die Beklagte auf Grund deliktischer Ansprüche verklagt.

Internationale Zuständigkeit des Landgerichtes Essen:

Das Landgericht Essen sowie das Berufungsgericht, das Oberlandesgericht Hamm haben die internationale Zuständigkeit des angerufenen Gerichtes verneint.

Der BGH hat die Zuständigkeit an bestimmte Voraussetzungen geknüpft und den Rechtstreit zur Fortführung der Beweisaufnahme an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die für den jeweiligen Einzelfall zu prüfenden Voraussetzungen sind die Folgenden:

1. Von Art. 31 Abs. 1 CMR werden neben den aus dem Frachtvertrag resultierenden Ansprüchen auch außervertragliche Ansprüche, etwa aus unerlaubter Handlung, erfasst, sofern sie mit der Güterbeförderung in einem *sachlichen Zusammenhang* stehen (BGH TranspR 2001, 452; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., Art. 31 CMR Rdn. 1; Thume/Demuth, CMR, 2. Aufl., Art. 31 Rdn. 7; Herber/Piper, CMR, Art. 31 Rdn. 4, 6).
2. Maßgeblich ist der *Gesamtbeförderungsvertrag*, da dieser die Grundlage für die von dem Auftraggeber oder seinem Rechtsnachfolger geltend gemachten Ersatzansprüche bildet. Das gilt auch dann, wenn ein Unterfrachtführer als bloße Hilfsperson (Art. 3 CMR) des Hauptfrachtführers von dem Auftraggeber oder dessen Rechtsnachfolger aus Delikt auf Schadensersatz in Anspruch genommen wird (BGH, Beschl.v. 31.5.2001

- I ZR 85/00, TranspR 2001, 452; a.A. Koller, TranspR 2002, 133, 135).
3. Als Ort der Übernahme i.S. von Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ist in einem solchen Fall in der Regel nicht der Ort der Übernahme des Gutes durch den Unterfrachtführer, sondern der *Abgangsort der gesamten Beförderung* anzusehen (BGH TranspR 2001, 452; österr. OGH TranspR 2000, 34, 35).
 4. Der Anwendungsbereich des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR ist allerdings auf Ansprüche zu beschränken, die mit dem Beförderungsvertrag noch in einem hinreichend engen Zusammenhang stehen. Erfasst werden *jedenfalls Ansprüche von und gegen Personen, die an der Beförderung als solcher unmittelbar beteiligt sind*.
 5. Die Anwendung des Art. 31 Abs. 1 lit. b CMR auf gegen den Unterfrachtführer gerichtete deliktische Ansprüche ist aber nur dann gerechtfertigt, wenn er *weiß oder zumindest hätte wissen können, dass er im Rahmen einer der CMR unterliegenden Gesamtbeförderung tätig wird* (BGH TranspR 2001, 452, 453; österr. OGH TranspR 2000, 34, 36).

Die Ausstellung eines einheitlichen Frachtbriefes ist hierfür nicht zwingend. In diesem Fall hatte die Beklagte nach Vortrag und Beweisantritt der Revisionsführerin vor Durchführung des Transportes das Ausgangsbordero erhalten, in dem der Versender in Deutschland und die österreichischen Empfänger aufgeführt waren. Für die Beklagte wäre es dann erkennbar gewesen, dass es sich um einen internationalen Transport handelte. Diesem

Beweisangebot muss das Berufungsgericht nunmehr nachgehen.

Fazit:

Konsequenterweise verdrängen die Zuständigkeitsregeln der CMR auch den besonderen Gerichtsstand der unerlaubten Handlung gemäß § 32 ZPO da durch Art. 1a des Gesetzes zur CMR vom 5. Juli 1989 (BGBl. II, S. 586) der Übernahmeort auch als innerdeutscher Gerichtsstand bestimmt wird (BGH TranspR 2001, 452, 453).

Stehen jedoch nicht-vertragliche Ansprüche (z.B. gegen den Unterfrachtführer) im Raum, so sind auch die obig zusammengefassten Voraussetzungen im Einzelfall für die Anwendbarkeit von Art. 31 CMR als doppelrelevante Tatsache im Rahmen der Zulässigkeit sowie im Rahmen der Begründetheit zu prüfen.

Liegen die obigen einschränkenden Voraussetzungen nicht vor, ist die Klage nicht etwa als unbegründet, sondern als unzulässig abzuweisen.

Eva-Maria Braje

Wirksamkeit eines Wettbewerbsverbots mit Vertragsstrafe in AGB

In allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB) von Spediteuren, Frachtführern und Lagerhaltern finden sich häufig Wettbewerbsverbote dergestalt, dass dessen Vertragspartner während des Bestehens des Vertragsverhältnisses und für eine gewisse Dauer nach der Beendigung des Vertragsverhältnisses keine eigenen Verträge mit Kunden des Verwenders abschließen oder vermitteln darf.

Die Vereinbarung solcher (nachträglicher) Wettbewerbsverbote ist grundsätzlich möglich, auch ohne (Karenz-) Entschädigung.

Jedoch ist die Vereinbarung solcher Wettbewerbsverbote mit erheblichen

rechtlichen und wirtschaftlichen Risiken verbunden!

Speditions-, Fracht- sowie Lagerverträge sind so genannte typengemischte Verträge. Das bedeutet, dass diese ein Zusammenspiel von werkvertraglichen und dienstvertraglichen Elementen beinhalten.

Ist in einem Vertragsverhältnis das dienstvertragliche Element vorherrschend - wie z. B. bei Arbeitsverträgen - gilt § 74 HGB. Nach dessen Absatz 2 ist ein nachträgliches Wettbewerbsverbot ohne Entschädigung unzulässig und nichtig. Nach Rechtsprechung des BGH hat dann die andere Vertragspartei die Wahl zwischen

- einer Entschädigung

oder

- der Nichtgeltung des Wettbewerbsverbots.

Wird die Entschädigung gewählt, dann besteht ein Anspruch auf die Hälfte der zuletzt bezogenen vertragsgemäßen Leistungen, also der Hälfte der Jahresfracht und / oder des Lagergeldes. Das kann sehr teuer werden!

Zwar sind in der überwiegenden Anzahl der Fälle bei den Fracht- und Lagerverträgen die werkvertraglichen Elemente vorherrschend, jedoch ist die Abgrenzung häufig sehr schwierig und daher sehr riskant. Unabhängig davon hat das Oberlandesgericht Thüringen (Urteil vom 26.11.2008 – AZ: 7 U 329/08) entschieden, dass eine Vertragsstrafe von EUR 10.000,00 pro Verstoß gegen einen in allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Spediteurs enthaltenen nachträglichen Wettbewerbsverbots gegen das Gebot von Treu und Glauben verstößt und diese Klausel daher unwirksam ist.

Zur Begründung führt das oben zitierte Gericht aus, dass eine unangemessene Benachteiligung auch in der unangemessenen Höhe der Vertragsstrafe liegen kann. Es folgt damit der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes.

In der Praxis stellt sich nunmehr die Frage, wann eine solche unangemessene Höhe der Vertragsstrafe vorliegt.

Es ist insbesondere zu prüfen, ob berechnete oder schützenswerte Interessen des Gläubigers die Festlegung einer Vertragsstrafe in der betreffenden Höhe angemessen erscheinen lassen.

Dies ist anhand des verfolgten Zwecks der Vertragsstrafe zu bestimmen: Zweck und Zielrichtung einer Vertragsstrafe liegen darin, den Gläubiger im Verletzungsfall die Möglichkeit einer erleichterten Schadloshaltung ohne Einzelnachweis zu eröffnen. Ferner soll die Vertragsstrafe einen wirkungsvollen Druck auf den Schuldner ausüben, um diesen zur ordnungsgemäßen Erbringung der versprochenen Leistung anzuhalten. Die Druckfunktion der Vertragsstrafe darf jedoch nicht in der bloßen Schöpfung neuer, vom Sachinteresse des Gläubigers losgelöster Geldforderung dienen. Ihre Höhe muss immer in einem vernünftigen Verhältnis zum möglichen Schaden stehen.

Das Oberlandesgericht Thüringen hat eine einfache Formel erstellt, mit der sich sehr leicht die zulässige Höhe der Vertragsstrafe berechnen lässt:

Vereinbarte Fracht x 3 = Zulässige Höhe der Vertragsstrafe

Beträgt die vereinbarte Fracht beispielsweise 1.000 €, dann wäre im Regelfall von einer zulässigen Höhe der Vertragsstrafe von 3.000 € pro Verstoß auszugehen.

Das Oberlandesgericht Thüringen begründet seine Rechtsprechung damit, dass gemäß der werkvertraglichen Vorschrift im § 641 III BGB der Besteller in der Regel das dreifache der voraussichtlichen Mängelbeseitigungskosten zurückhalten kann. Insoweit habe der Gesetzgeber mit dieser Vorschrift bereits eine Richtlinie für die erforderliche Druckfunktion festgelegt.

Leider äußert das Oberlandesgericht Thüringen auch - im Rahmen eines unverbindlichen Nebensatzes -, dass mit Inkrafttreten des Gesetzes zur Sicherung von Werkunternehmeransprüchen im Oktober 2008 der Druckzuschlag sogar nur das Doppelte der vereinbarten Fracht betragen dürfte.

Im Ergebnis sollte daher die AGB auf die Zulässigkeit der Vertragsstrafenhöhe nach den oben dargestellten Grundsätzen überprüft werden. Im Falle einer Überschreitung sollte eine entsprechende Korrektur der Vertragsstrafenhöhe erfolgen. Andernfalls besteht die Gefahr, dass diese nichtig ist, ein Anspruch nicht besteht und gegebenenfalls eine Entschädigung zu leisten wäre.

Zurzeit empfehlen wir Ihnen daher unter Berücksichtigung der anwaltlichen Vorsicht folgende Vertragsstrafenregelung zu verwenden:

„Bei Verstoß gegen das Wettbewerbsverbot wird eine Vertragsstrafe für jeden Fall des Verstoßes und unter Ausschluss des Fortsetzungszusammenhangs in Höhe des Dreifachen der vereinbarten Fracht, zumindest aber in Höhe der zweifachen Fracht, vereinbart. Weitergehende Schadensersatzansprüche bleiben davon unberührt.“

Gerne sind wir Ihnen behilflich Ihre ABG im Hinblick auf die Wirksamkeit

eines Wettbewerbsverbots zu überprüfen.

Unklar bleibt, ob im Einzelfall, z. B. aufgrund erheblicher Folgen eines Verstoßes gegen das Wettbewerbsverbot eine höhere Vertragsstrafe vereinbart werden kann. Zurzeit besteht dafür - ausweislich des oben zitierten Urteils - für den Transport- und Speditionsbereich kein Anlass.

Thomas Trieb

Fundsachen

Aus der –internationalen- Praxis:

Kein Aprilscherz: Obgleich EU-Mitgliedsland der ersten Stunde sind Mandanten wie auch Anwälte an langjährige Verfahrensdauern in der Republik Italien gewöhnt.

In einem Termin zur mündlichen Verhandlung am 15. 12. 2008 hat das Oberlandesgericht Venedig Termin zur Stellung der Schlussanträge verfügt auf den 14. März 2016 (zweitausendsechzehn).

Auch nachfragen bei unserem italienischen Korrespondenzanwalt half nichts, es handelte es weder um einen Druckfehler noch um einen Irrtum seitens der Geschäftsstelle.

Da unser Wiedervorlagesystem und Fristenbuch für derartige Terminierungen nicht ausgerichtet sind, liegt dieser Vorgang auf Wiedervorlage im üblichen Turnus.

Auch Urteilszustellungen in dem CMR-Mitgliedstaat Ukraine, deren Angehörige auch der Vollstreckbarkeit von Urteilen gemäß Art. 31 Abs. 3 CMR unterliegen, sind nicht ganz einfach (s. Anhang).

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile in Kopie zur Verfügung.

Abschließend möchten wir auch auf diesem Weg unseren Mandanten namens des gesamten Teams frohe Osterfeiertage wünschen!

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-kollegen.de

Stephan Göke:

s.goeke@grimme-kollegen.de

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-kollegen.de

Eva-Maria Braje:

e.braje@grimme-kollegen.de

Thomas Trieb:

t.trieb@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen,
Neumühlen 15, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99

