

Transportrecht Webinar 2 Neuigkeiten aus Karlsruhe und Nürnberg

**Prof. Dr. Wolfgang Schaffert und
RA Dr. Karl-Heinz Thume**

Teil I

**Praxisrelevante Rechtsprechung des
BGH im Transportrecht aus richterlicher
und anwaltschaftlicher Sicht mit
versicherungsrechtlichem Bezug**

**BGH, 23.07.2020 - I ZR 119/19; juris,
TranspR 2020 Heft 10; RdTW 2020, 366**

Leitsätze

a) Im Frachthaftungsprozess kommt es nicht auf die Frage an, wem die Entschädigung letztlich zusteht (im Anschluss an BGH, Urteil vom 20. April 1989 - I ZR 154/87, TranspR 1989, 413, 414).(Rn.16)

b) Die Frage, ob die Voraussetzungen des § 435 HGB erfüllt sind, ist auch dann zu prüfen, wenn nur ein Grundurteil gemäß § 304 ZPO ergeht.(Rn.22)

**c) Die Klausel in den Allgemeinen
Geschäftsbedingungen eines
Absenders, wonach beladene Fahrzeuge
beim Parken zu überwachen oder dort
abzustellen sind, wo ausreichende
Sicherheit gewährleistet ist, erlegt dem
Frachtführer keine über das gesetzliche
Maß hinausgehenden
Sorgfaltspflichten auf.(Rn.28)**

**d) Aus § 7a Abs. 2 Satz 1 GüKG
ergibt sich für den Absender
keine gegebenenfalls zur
Kürzung des
Schadensersatzanspruchs
gemäß § 425 Abs. 2 HGB, § 254
BGB führende
Warnobliegenheit.(Rn.60)**

e) Wenn der Frachtführer mangels eines ihm anzulastenden qualifizierten Verschuldens im Sinne des § 435 HGB nur beschränkt auf den Haftungshöchstbetrag gemäß § 431 HGB haftet, wirkt sich ein Mitverschulden des Absenders oder Empfängers nur dann auf seine Haftung aus, wenn sein auf den Gesamtschaden bezogener Haftungsanteil betragsmäßig hinter der Haftungssumme des § 431 HGB zurückbleibt.(Rn.70)

f) Der Erlass eines Grundurteils gemäß § 304 ZPO kommt nur in Betracht, wenn feststeht, dass ein Mitverschulden nicht zum gänzlichen Haftungsausschluss führt (im Anschluss an BGH, Urteil vom 14. Oktober 2010 - I ZR 212/08, NJW 2011, 2138 Rn. 35 - Mega-Kasten-Gewinnspiel, mwN).(Rn.73)

g) Zu den Voraussetzungen, unter denen im Fall der gemäß § 435 HGB unbeschränkten Haftung des Frachtführers der Erlass eines Grundurteils in Betracht kommt.(Rn.74)

Teil II

Transport- und transportversicherungsrechtliche Fragen zur Coronakrise

Covid 19 - risikoreiche Auswirkungen

Vorübergehender Boom im Bereich täglichen Bedarfs - Hamsterkäufe!

Aber: Grenzschließungen , Ausfuhrverbote (Getreide, Medikamente, Schutzkleidung), Ausgangssperren, Geschäftsschließungen usw:

Folge: Ausfall und Verzögerung ganzer Lieferketten

60km -lange LKW-Staus an den Grenzen; Ablieferungsprobleme.

Staatliche Hilfen I

COVID19-FAG vom 27.3.2020 :

Insolvenzantragspflicht für corona-bedingte Folgen verlängert.

Kleinstunternehmer: bis 30.6.2020

Leistungsverweigerungsrecht bei betriebswesentlichen Dauerschuldverhältnissen (Strom, Wasser, Gas, Leasingraten für Betriebsfahrzeuge) usw.

und Notfallfond (9000 bzw. 15000 € für 3 Monate)

Staatliche Hilfen II

ArbeitszeitverlängerungsVO

**und Lenkzeit 5 mal pro Woche auf zehn Stunden
Verlängerungsmöglichkeiten aber schon 31.7
bzw. 31.5. beendet.**

Verkehrsministerium: wegen Verfügbarkeit von
Waren des täglichen Bedarfs, von Gütern zur
medizinischen Versorgung sowie von Treibstoffen
sollte auf Kontrollen der erforderlichen
Gemeinschafts- und Kabotagelizenzen und
Verfolgung von Verstößen zu verzichtet werden

Störung der Geschäftsgrundlage gem. § 313 BGB

kann vorliegen, wenn Beförderung einschließlich Ablieferung Besorgung und Einlagerung zwar möglich, aber Zweck entfallen ist (Belieferung von Gaststätten, Fahrgeschäfte für Volksfeste usw.)

Voraussetzung gem. Abs. 1 ist, dass sich die Umstände, die bei Vertragsschluss Grundlage waren, nachträglich überraschend schwerwiegend verändert haben und die Parteien den Vertrag nicht oder mit anderem Inhalt geschlossen hätten, wenn sie diese Veränderung vorausgesehen hätten.

Die **Bestimmung ist subsidiär und restriktiv** auszulegen.

Störung der Geschäftsgrundlage II

Es kann eine **Anpassung des Vertrags** verlangt werden, soweit einem Teil unter Berücksichtigung aller Umstände des Einzelfalls, insbesondere der vertraglichen oder gesetzlichen Risikoverteilung, das Festhalten am unveränderten Vertrag nicht zugemutet werden kann.

Anpassung kann eingeklagt werden.

Die Verweigerung der Anpassung allein gewährt aber noch kein Rücktritts- bzw. Kündigungsrecht nach § 313 Abs.3 BGB

Hierfür ist Unmöglichkeit oder Unzumutbarkeit der Anpassung erforderlich:

BGH, V ZR 17/11, NJW 2012, 373.

Verzug

Erste Folgen: zahlreiche Grenzschließungen und -Kontrollen

→ erhebliche Verzögerungen und vorübergehende oder (bei Fixgeschäften) vollständige Unmöglichkeit bereits vereinbarter Verkehrsverträge.

Absender und Einlagerer gerieten nach § 286 Abs. 1 **BGB** zunächst in **Verzug**, wenn sie das vereinbarte Fracht- bzw. Lager-Gut noch nicht erhalten hatten. Sie werden aber hierfür gem. § 286 Abs. 4 BGB nicht haften, soweit die Verzögerung zu Beginn der Pandemiefolgen noch nicht erkennbar war.

Unmöglichkeit

Bei dauerhafter Unmöglichkeit ist **maßgeblich**

1. wann sie eingetreten ist, ob vor oder nach Abschluss des jeweiligen Verkehrsvertrages.

2. wo sich das Gut bei Beginn des Hindernisses befand. War es bereits dem Frachtführer zur Beförderung übergeben, also in seiner Obhut, liegt ein

Beförderungshindernis gem. § 419 HGB vor (→später).

Unmöglichkeit vor Vertragsschluss

Für diesen Fall enthält das Transportrecht keine Regelungen. Wird der Vertrag dann abgeschlossen, so ist er selbst zwar wirksam, aber auf eine unmögliche Leistung gerichtet (→ § 311a Abs. 1 BGB). In einem solchen Fall muss daher auf die allgemeinen Bestimmungen des BGB über die Unmöglichkeit zurückgegriffen werden.

Leistungsfreiheit

Bei absoluten Fixgeschäften tritt nach **§ 275 Abs. 1 BGB** Leistungsfreiheit des jeweiligen Schuldners (Frachtführers, Spediteurs und Lagerhalters) ein.

Das gilt auch, wenn das Gut bei Abschluss des Vertrages beim Absender bzw. Versender oder Einlagerer noch nicht angekommen war oder wenn die für das Ausland vorgesehene Beförderung infolge von Grenzschließungen ihr geplantes Ziel innerhalb des mit dem Abnehmer vereinbarten Zeitraums nicht erreichen konnte. Eine zeitweilige Unmöglichkeit, etwa bei alsbaldiger Ankunft des Gutes nach Vertragsschluss beim Auftraggeber oder während einer vorübergehenden Grenzschließung hatte dagegen nur eine vorübergehende Leistungsfreiheit für deren Dauer zur Folge.

Vergütung

Der Anspruch auf die Vergütung wird im Zusammenhang mit der Corona-Krise idR gem. **§ 326 Abs. 1 S. 1 Hs. 1 BGB** entfallen sein.

Koller (§ 407 HGB Rn. 83 und 84) will auch bei Eintritt der Unmöglichkeit vor Abschluss eines Frachtvertrages die Vergütungsfrage nach § 420 Abs. 2 und 3 HGB lösen. Er zieht bei Unmöglichkeit vor Vertragsschluss auch § 419 HGB analog heran, wenn sie vor Übernahme des Gutes erkennbar war, jedoch erst nach der Übernahme des Gutes erkannt worden ist.

Unmöglichkeit nach Vertragsschluss

Tritt sie **noch vor der Übergabe des Frachtgutes** an den Beförderer oder Spediteur ein, so muss erneut auf das allgemeine Leistungsstörungenrecht des BGB zurückgegriffen werden. Ähnlich ist es auch, wenn die Lagerung des Gutes vor Übergabe an den Lagerhalter unmöglich wird.

Frachtverträge

Leistungsfreiheit nach § 275 Abs. 1 BGB tritt ein, wenn die Beförderung als Fixgeschäft vereinbart ist. Rechtl. Unmöglichkeit liegt auch vor, wenn die Ausfuhr des Gutes verboten wurde oder das Ziel im Ausland aufgrund einer Grenzschließung nicht erreicht werden konnte. Nur zeitweilige, vorübergehende Unmöglichkeit hatte nur vorübergehende Leistungsfreiheit für die Dauer des Ausfuhrverbots bzw. der Grenzschließung zu Folge.

Gegenleistung

Die Vergütung wird wegen der Pandemie idR gem. § 420 Abs. 2 S. 1 HGB entfallen. Abs. 3 wird nicht anwendbar sein, weil die Unmöglichkeit der Beförderung nicht dem Risikobereich des Absenders zugerechnet werden kann.

Aber der Absender muss den Frachtführer rechtzeitig über ein diesem unbekanntes Beförderungshindernis unterrichten, andernfalls würde der Frachtführer gem. § 420 Abs. 3 HGB den Anspruch auf die Fracht behalten, muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

Annahmeverzug I

In diesen geriet der Absender, der sich aufgrund einer zu erwartenden Transportverzögerung entschloss, das Gut nicht abzusenden und es deshalb dem Frachtführer nicht übergeben hat. Dadurch wurde die Beförderung vereitelt und der Frachtführer würde nach § 420 Abs. 3 HGB den Anspruch auf die Fracht – abzüglich der genannten Ersparnisse etc. – behalten, aber nur soweit die Beförderung nicht aus anderen Gründen unmöglich war (§ 420 Abs. 2)

Ist das Gut übergeben, ist es in der Obhut des Frachtführers und daher kein Annahmeverzug des Absenders mehr möglich.

Annahmeverzug II

Annahmeverzug kann daher erst wieder am Ende der Beförderung, **bei der Ablieferung** eintreten.

Koller (§ 420 HGB Rn. 27) und Bahnsen (in Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht § 493 HGB Rn. 66) plädieren jedoch dafür § 420 Abs. 3 HGB bzw. § 493 HGB auch dann entsprechend anzuwenden, wenn der Absender oder der Empfänger während der Beförderung oder bei der Ablieferung eine Handlung nicht vornimmt, die ihm nach dem Frachtvertrag obliegt, also bei unzureichender Verpackung, Fehlen von Begleitpapieren, erforderlichen Weisungen usw.

Rücktritt

Bei Unmöglichkeit nach § 275 BGB, kann der Absender gem. § 326 Abs. 5 BGB auch vom Vertrag zurücktreten, jedenfalls **solange der Beförderungsvertrag noch nicht in Vollzug gesetzt** ist, das Frachtgut sich also noch nicht beim Frachtführer befindet. Eine vorherige Fristsetzung ist hier nicht erforderlich. Ergänzend kommt § 323 BGB zur Anwendung. Da Frachtverträge aber Werkverträge sind, besteht ggf. auch die Kündigungsmöglichkeit nach § 648a BGB.

Speditionsverträge

Es besteht keine Beförderungspflicht, sondern Verpflichtung, die Versendung des Gutes zu besorgen, d.h. **Organisation der Beförderung** (§ 453 HGB). Diese wird ebenfalls unmöglich, solange keine Beförderung möglich ist. HGB enthält keine Regelung.

Folge: **Es gilt das Recht der allg. Leistungsstörungen**, wie beim Frachtvertrag. Hinweis auf ADSp 2017 *"Kann der Spediteur das Gut nicht oder nicht rechtzeitig übernehmen, so hat er dies dem Auftraggeber oder Verloader unverzüglich anzuzeigen und entsprechende Weisungen einzuholen. Der Auftraggeber bleibt berechtigt, den Verkehrsvertrag zu kündigen, ohne dass der Spediteur berechtigt ist, Ansprüche nach § 415 Abs. 2 HGB geltend zu machen"*.

Lagerverträge

Das Lagerrecht des HGB enthält **keine besonderen Bestimmungen für den Fall der Unmöglichkeit**. Diese konnte als Pandemiefolge z.B. eintreten, weil die für die Einlagerung vorgesehenen Lagerflächen bereits belegt waren weil die dort befindlichen Güter vom vorhergehenden Einlagerer nicht abgeholt wurden, oder weil das avisierte Gut beim Einlagerer noch nicht eingetroffen war. Auch hier kommen die **allgemeinen Bestimmungen des BGB über Leistungsstörungen** zur Anwendung.

Kündigungsmöglichkeiten I

Frachtverträge kann der Absender gemäß § 415 Abs. 1 HGB jederzeit kündigen. Tut er das, so kann der Frachtführer jedoch idR entweder die vereinbarte Fracht, das etwaige Standgeld sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was er infolge der Aufhebung des Vertrages an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, oder ein Drittel der vereinbarten Fracht (Fautfracht) verlangen (§ 415 Abs. 2 HGB). Deshalb wird dem Absender **abzuraten** sein, eine solche Kündigung gem. § 415 HGB auszusprechen.

Kündigungsmöglichkeiten II

Fracht- und Speditionsverträge sind Werkverträge. Diese **können** seit 31.12.2017 nach dem neu geschaffenen **§ 648a BGB** von beiden Vertragsparteien aus wichtigem Grund ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist gekündigt werden, also wenn bereits vor der Übernahme des Gutes durch den Frachtführer erkennbar wird, dass die Beförderung zumindest auf absehbare Zeit unmöglich ist. Diese Kündigung ist auch noch danach zweckmäßig, solange die Beförderung selbst noch nicht begonnen hat.

Kündigungsmöglichkeiten III

Lagerverträge sind Verwahrungsverträge nach §§ 688 ff. BGB und daher Dauerschuldverhältnisse. Sie können deshalb nach § 314 BGB ebenfalls fristlos aus wichtigen Grund gekündigt werden.

Wenn der Fracht-, Speditions- und/oder Lagervertrag **schon in Vollzug** gesetzt ist, dh, wenn sich das Gut schon in Händen des jeweiligen Vertragsschuldners befindet, ersetzt nach hM die **Kündigung** nach §§ 648a und 314 BGB die Rücktrittsrechte nach § 326 BGB.

Transporthindernisse

Ein **Beförderungshindernis** iS des § 419 Abs. 1 HGB liegt vor, wenn nach Übernahme des Frachtgutes erkennbar wird, dass die Beförderung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann.

Obhut des Frachtführers genügt. Die Beförderung selbst muss noch nicht begonnen haben.

„Hindernis“ ist jeder erkennbar werdende Umstand, der die vertragsgemäße Durchführung der Beförderung beeinträchtigt. Auch eine erhebliche Erschwerung reicht aus.

Haftung des Auftraggebers

Der Auftraggeber haftet für die Folgen eines Hindernisses, wenn dieses auf seinem **Verschulden** beruht, nach § 280 BGB und ggf. nach § 414 HGB. Diese Fälle werden im Rahmen der Corona-Krise kaum von Bedeutung sein, es sei denn, dass schon beim Vertragsschluss mit Transportverzögerungen zu rechnen war. Dann sollten längere Lieferfristen vereinbart und das Gut auch entsprechend der zu erwartenden Dauer zusätzlich verpackt, gegen Korrosion geschützt usw. sein.

Haftung des Frachtführers

Der Frachtführer haftet für Folgen des Beförderungshindernisses - Verlust , Beschädigung des Gutes und Lieferfristüberschreitung - nach §§ 425 ff HGB.

Obhutshaftung . Nur Unabwendbarkeit, die der Frachtführer beweisen muss, führt zur Schadensfreiheit. Sie wird nur vorliegen, wenn zB während der Beförderung völlig überraschend auf der Route Grenzkontrollen angeordnet wurden und der F. sich plötzlich im Stau befand, dem er nicht mehr ausweichen konnte.

Die **Regelhaftung** in § 431 HGB und allen Frachtrechtsordnungen begrenzt. Volle Haftung bei grobem Verschulden (§ 435HGB usw).

Haftung für Verspätung

Blockaden und Grenzschließungen führten zu zahlreichen Lieferfrist-Überschreitungen (§ 423 HGB). Dabei konnten Verspätungsschäden und – bei verderblichen und nur befristet verkaufsfähigen Waren – auch **Güterschäden** entstehen.

Regelhaftung für diese §§ 425ff, 431 HGB, volle Haftung § 435 HGB.

Verspätungsschäden entstanden z.B. bei vergeblichen Aufwendungen für bereit gestelltes Personal und Entladegerät, Preisverfall usw. Regelhaftung gem. § 431 Abs. 3 HGB begrenzt auf den dreifachen Betrag der Frachtvergütung

Abwendungsmaßnahmen I

Unvermeidbar und unabwendbar sind idR nur Blockaden, die völlig überraschend oder flächendeckend verhängt werden.

Frachtführer muss, sobald nach Übernahme des Gutes erkennbar wird, dass die Beförderung nicht vertragsgemäß durchgeführt werden kann, **Weisungen des Absenders** einholen und ggf. auch befolgen (§ 419 Abs. 1 HGB).

Abwendungsmaßnahmen II

1. Weisungen sind ohne schuldhaftes Zögern anzufordern; auch Art und Auswirkungen des Hindernisses sind mitzuteilen, insbes. voraussichtliche Dauer des Hindernisses, anfallende Kosen usw.
2. Weisungen sind unverzüglich zu befolgen.

Abwendungsmaßnahmen III

Wenn keine Weisung zu erlangen ist, muss Frachtführer Maßnahmen ergreifen, die im Interesse des Verfügungsberechtigten die besten sind. Er kann z.B. das Gut entladen und verwahren, einem Dritten zur Verwahrung anvertrauen oder zurückbefördern; vertraut der Frachtführer das Gut einem Dritten an, so haftet er nur für die sorgfältige Auswahl des Dritten.

Auch Verkauf verderblicher Ware möglich .

Vergütung , auch **Vorschuss** möglich (§§ 418, 419 HGB)

Haftung bei Weisungsfehlern

Bei Verstößen Haftung nach § 280 BGB, für Vermögensschäden bis zur Höchstgrenze des § 433 HGB, bei grobem Verschulden iS. des § 435 HGB voll. Entsteht infolgedessen ein Güterschaden so haftet er- wie stets – gem. §§ 425 ff. HGB und bei grobem Verschulden gem. § 435 HGB voll.

Haftung des Spediteurs und des Lagerhalters

Der **Fixkosten-, Sammelladungs-** und der selbst eintretende **Spediteur** haftet nach den §§ 458 ff. HGB wie ein Frachtführer; das gilt auch für die Folgen einer Verspätung. Für diese Spediteure gelten also die gleichen Regeln, wie für den Frachtführer. Im übrigen Haftung nach § 461 Abs. 2 HGB.

Lagerrecht: § 475 HGB Haftung für Güterschäden. Für etwaige sonstige Schäden Haftung nach § 280 BGB

Ablieferungshindernisse I

Begriff : Es liegt vor, wenn an der Ablieferungsstelle ein Hindernis besteht, das die Entgegennahme des Gutes durch den Empfänger unmöglich oder unzumutbar macht. Ablieferungsstelle ist § 408 Abs. 1 S. 1 Nr. 4 HGB im Frachtbrief anzugeben und genauer als Bestimmungsort

Ablieferungshindernisse II

Folgen von Corona:

1. Firma, das Geschäft und / oder der Laden des Empfängers waren **geschlossen** und niemand war dort erreichbar.
2. Empfänger weigerte sich, das Gut anzunehmen oder- soweit er verpflichtet ist – zu entladen.
3. Empfänger weigerte, das Empfangsbekenntnis zu unterschreiben.

Folgen des Ablieferungshindernisses I

1. Annahmeverzug : Der Absender ist verpflichtet , bei Ablieferung mitzuwirken und gerät in Annahmeverzug, wenn er – bzw. an seiner Stelle der Empfänger – das Gut nicht annimmt. Das Verhalten des Empfängers muss sich der Absender ohne Rücksicht auf Verschulden zurechnen lassen.

Die Folge: § 420 Abs. 3 HGB: Der Frachtführer behält den Anspruch auf die Fracht, wenn nun die Beförderung unmöglich wird. Er muss sich jedoch das, was er an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt, anrechnen lassen.

Folgen des Ablieferungshindernisses II

2. Weisungen auch hier muss der Frachtführer – genau wie bei einem Beförderungshindernis – nach § 419 Abs. 1 HGB Weisungen des Verfügungsberechtigten einzuholen.

Verfügungsberechtigt ist aber **nach Ankunft des Gutes** an der Ablieferungsstelle **grundsätzlich der Empfänger**. Ist dieser nicht zu ermitteln oder verweigert er die Annahme des Gutes, so ist, soweit kein Ladeschein ausgestellt ist, Verfügungsberechtigter weiterhin der Absender.

Folgen von Weisungsfehlern sind wie bei Beförderungshindernis.

Versicherungsfragen

Transportversicherung

Auftrag von Absender oder Spediteur (ADSp 2017 Ziffer 21)

Die gebräuchliche Güterversicherung deckt nur Güterschaden.

DTV-Güter Vers 2000/2011 Ziff. 2.5.1.1 und 2.5.1.2:

Kein Versicherungsschutz für Schäden, verursacht durch eine Verzögerung der Reise und inneren Verderb oder die natürliche Beschaffenheit der Güter. Ferner nicht für Gefahren der Beschlagnahme, Entziehung oder sonstiger Eingriffe von hoher Hand –wozu auch Grenzschließungen gehören (2.4.1.3 DTV-Güter Vers 2000/2011)

2. Verkehrshaftungsversicherung

Großrisiko: im VVG enthaltene Beschränkungen der Vertragsfreiheit können abbedungen werden.

§ 7a GüKG : Pflichtversicherung für Güterschäden des gewerblichen Güterkraftverkehrs mit Kfz über 3,5 t Gesamtgewicht.

DTV- Verkehrshaftungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 (**DTV-VHV 2003/2011**): **Ziffer 6.6**

Risikoausschluss für Schäden durch Beschlagnahme, Entziehung oder sonstige **Eingriffe von hoher Hand**.

Daneben gibt es jedoch zahlreiche Sonder-AVB verschiedener Versicherer und im Seeverkehr die P&I – Seehaftungsversicherung.



Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit