Titel:

Beschädigung von Ladung - Klausel „fios excl. Isd“

Normenketten:

BGB § 126 Abs. 2

VVG § 86 Abs. 1 S. 1

HGB § 407, § 450, § 452 S. 1

Leitsatz:

Aus der Klausel „fios excl. Isd“ in einem Frachtvertrag folgt grundsätzlich, dass der Befrachter selbst für das Laden, Stauen und Sichern der Güter verantwortlich ist. (Rn. 21) (redaktioneller Leitsatz)

Schlagworte:

Frachtvertrag, multimodaler Frachtvertrag, Beschädigung, Ladung, Schadenersatz, Transportvertrag, Verschiffung, Binnenschiff, Seebeförderung, "fios excl. Isd"

Fundstellen:

BeckRS 2019, 40137

RdTW 2020, 199

LSK 2019, 40137

Tenor

1. Die Klage wird abgewiesen.
2. Die Widerklage wird abgewiesen.
3. Die Klägerinnen haben die Kosten des Rechtsstreits und die Kosten der Nebenintervention zu tragen.
4. Das Urteil ist für die Beklagte gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrags vorläufig vollstreckbar.
5. Der Streitwert wird bis zur Widerklage vom 05.03.2019 auf 45.333,94 € und sodann auf 48.120,24 € festgesetzt.

Tatbestand

1

Die Klägerin zu 1. ist alleiniger Ladungsversicherer der Klägerin zu 2. und nimmt die Beklagte aus übergegangenem und abgetretenem Recht der Klägerin zu 2. auf Schadenersatz in Anspruch. Die Beklagte hat als Frachtführer im Auftrag der Klägerin zu 2. die Beförderung von Gut übernommen, das auf der Seeteilstrecke beschädigt worden ist. Die Klägerin zu 2. macht gegen die Beklagte aus Bereicherung Ansprüche wegen zu viel gezahlter Kosten geltend.

2

Die Klägerin zu 2. hatte bei der Beklagten die Verschiffung einer Partie von insgesamt 7 größeren Konstruktionsteilen mit einem Gewicht von 156,30 Tonnen von Novi Sad, Serbien, nach Bremen in Auftrag gegeben. Ausgangspunkt der Vertragsverhandlungen war die Anfrage der Klägerin zu 2. bei der Beklagten mit Nachricht vom 11. Juli 2017 (Anlage K 1). Hier bat die Klägerin zu 2. die Beklagte um Angebote für den Transport einer bestimmten Partie per Schiff. Ausdrücklich ist dort als Ladeort Novi Sad und als Entladeort Bremen angegeben. Die Beklagte antwortete mit Schreiben vom 23. bzw. 30. August 2017 (Anlage K 2a und K 2b). Die Beförderung hat die Streithelferin ... GmbH für die Beklagte durchgeführt. Das Gut wurde in Novi Sad auf ein Binnenschiff verladen, nach Rotterdam befördert und dort entladen. Am 20. Oktober 2017 erfolgte dann die Weiterverladung auf das Seeschiff „WILSON DALE“ zur Beförderung nach Bremen. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen hat die Beklagte dann mit der Klägerin zu 2. abgerechnet. Unter dem Datum des 26. September 2017 wurden der Klägerin zu 2. „pauschal“ EUR 41.000,00 für die erste Teilstrecke von Novi Sad nach Rotterdam in Rechnung gestellt (Anlage K 4a). Am Tage der Verladung

des Gutes in Rotterdam, am 20. Oktober 2017, stellte die Beklagte der Klägerin zu 2. auch den zweiten Teilbetrag von „pauschal“ EUR 47.000,00 in Rechnung(Anlage K 4b). Beide Beträge wurden von der Klägerin zu 2. bezahlt. Nachdem das MV „WILSON DALE“ am 23. Oktober 2017 in Bremen eingetroffen war, zeigte sich, dass das Gut im Laufe der Seebeförderung beschädigt worden war. Die streitgegenständlichen Schäden sind darauf zurückzuführen, dass die transportierten Konstruktionsteile im Seeschiff „Wilson Dale“ nicht ordnungsgemäß (beförderungssicher) gestaut (gelasht) waren.

3

Die Klägerinnen sind der Ansicht, dass der Abschluss des multimodalen Frachtvertrages mit der Bestätigung der Klägerin zu 2. vom 1. September 2017(Anlage K 3) erfolgt sei. In diesem Dokument sei die von der Beklagten vorgegebene Aufteilung der Fracht nach Teilstrecken aufgenommen worden. Die im Hinblick auf die Seeteilstrecke angebotene Teilfracht (Anlage K 2b) habe unter den Vorbehalten „fios excl. lsd netto“ sowie „excl. lsdw“ gestanden (im Folgenden: der LSD-Vorbehalt die Abkürzung LSD steht für „lashed stowed dunnaged“; „fios“ („free in and out stowed“). Die Klägerin zu 2. habe eine einheitliche Beförderung von Novi Sad nach Bremen angefragt. Die Aufteilung des Angebots in zwei Dokumente, eines für jede Teilstrecke, könne an der Einheitlichkeit der Gesamtbeförderung nichts ändern. Die Klägerin zu 2. habe die Beförderung über die beiden Teilstrecken wie angeboten bestellt, allerdings, wie die Abkürzung „PAU“ bestätige, zu jeweils pauschal EUR 41.000,00 für die BinnenschiffsTeilstrecke und pauschal EUR 47.000,00 für die Seeteilstrecke. Der LSD-Vorbehalt, den die Beklagte noch in dem Angebot (Anlage K 2b) im Hinblick auf die Seestrecke gemacht habe, sei daher von der Klägerin zu 2. nicht mit angenommen worden. Hiergegen habe sich die Beklagte nicht gewandt. Die Schadenshöhe an der Ladung betrage insgesamt EUR 40.403,94. Da zwischen der Beklagten und der Klägerin zu 2. eine multimodale Beförderung von Novi Sad nach Bremen vereinbart worden sei, sei der Umschlag zwischen den beiden Teilstrecken, inklusive der Sicherung der Ladung auf dem Seeschiff, ausschließlich Sache der Beklagten gewesen.

4

Die Klägerinnen beantragen, die Beklagte zu verurteilen,

1. an die Klägerin zu 1. EUR 40.433,94 zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 23. Oktober 2017 sowie
2. an die Klägerin zu 2. EUR 4.900 zzgl. Zinsen in Höhe von 5 Prozentpunkten über dem Basiszinssatz seit dem 16. November 2017 zu zahlen.

5

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

6

Die Streithelferin schließt sich dem Klageabweisungsantrag der Beklagten an und beantragt im Übrigen den Klägerinnen die Kosten der Nebenintervention aufzuerlegen.

7

Die Beklagte erhebt Widerklage gegen die Klägerin zu 2 und beantragt,

Die Klägerin zu 2) und Widerbeklagte werden verurteilt, die Beklagte und Widerklägerin von der Weiterbelastung von Reparaturkosten für MV Wilson Dale in Höhe von € 2.505,00 gemäß Rechnung ... und ... GmbH an ... Cargo & Co. GmbH vom 21.12.2018, Rechnungsnummer RE 08979, anlässlich des Transportes von sieben Konstruktionsteilen von Rotterdam nach Bremen einschließlich der vorprozessualen Rechtsanwaltsgebühren Rechtsanwalt ... in Höhe von € 281,30 freizustellen.

8

Die Streithelferin schließt sich den Anträgen der Widerklägerin an und stellt im Übrigen Anträge aus dem Schriftsatz vom 01.04.2019.

9

Die Widerbeklagte beantragt,

die Widerklage abzuweisen.

10

Die Beklagte ist der Ansicht, dass die Stauung der Ladung auf dem Seeschiff von der Klägerin Ziffer 2 als Befrachter geschuldet gewesen sei. Im Übrigen sei im Transportvertrag ausdrücklich vereinbart und klargestellt, dass das Lashing nicht vom Verfrachter (der Beklagten) übernommen werde (fios exl. Isd). Entgegen der Ansicht der Klägerinnen sei kein einheitlicher multimodaler Frachtvertrag, sondern zwei unabhängige Transportverträge zu unterschiedlichen Konditionen und unterschiedlichen Zeitpunkten geschlossen worden. Im streitgegenständlichen Binnenschiffsfrachtvertrag bestätige der Absender, dass er kein Gefahrgut verlädt und dass er das Schiff nach dem Löschen vollständig von Ladungsresten zu befreien, also leerzustellen hat. Im Seeschiffsfrachtvertrag sei vereinbart fios, also freeinandoutstowed, also Laden und Löschen durch den Befrachter, also die Klägerin zu 2. Die Streithelferin schließt sich den Argumenten der Beklagten an.

11

Die Widerklägerin behauptet, dass es an Bord des MV „WILSON DALE“ während der Beförderung von Rotterdam nach Bremen, aufgrund der unzureichenden Sicherung des Gutes, zu Schäden am Schiff in Höhe von € 2.505,00 gekommen sei, für die die Klägerin zu 2 einzustehen habe. Die Widerbeklagte bestreitet ihre Verantwortung für die Ladungssicherung und erhebt die Einrede der Verjährung.

12

Eine Beweisaufnahme erfolgte nicht. Die Streithelferin ist mit Schriftsatz vom 26.02.2019 auf Seiten der Beklagten dem Rechtsstreit beigetreten. Hinsichtlich der Einzelheiten des Parteivorbringens wird im Übrigen auf die gewechselten Schriftsätze verwiesen.

Entscheidungsgründe

13

Die zulässige Klage ist unbegründet. Die zulässige Widerklage ist unbegründet.

14

I. Entgegen der Ansicht der Klägerinnen ist kein einheitlicher multimodaler Frachtvertrag, sondern sind zwei unabhängige Transportverträge geschlossen worden und die Beklagte war für die Sicherung der Ladung auf dem Seeschiff nicht verantwortlich.

15

1. Die internationale, sachliche und örtliche Zuständigkeit des Gerichts ist gegeben. Die Beklagte hat in ihren Angeboten den Gerichtsstand Würzburg angegeben und die Klägerin zu 2 hat diese Angebote angenommen. Auf den vorliegenden Rechtsstreit ist die Brüssel-Ia-Verordnung anwendbar. Eine schriftliche Vereinbarung im Sinne des Art. 25 Abs. 1 Satz 3 Buchst. a) 1. Fall Brüssel-Ia-VO liegt grundsätzlich nur dann vor, wenn beide Parteien ihren Willen schriftlich kundgetan haben, wobei dies - abweichend von § 126 Abs. 2 BGB - auch in getrennten Schriftstücken erfolgen kann, sofern aus ihnen die inhaltliche Übereinstimmung beider Erklärungen hinreichend deutlich hervorgeht (vgl. BGH, Urteil vom 22. Februar 2001 - IX ZR 19/00, NJW 2001, 1731, juris Rn. 8). Elektronische Übermittlungen, die eine dauerhafte Aufzeichnung der Vereinbarung ermöglichen, sind der Schriftform gleichgestellt, vgl. Art. 25 Abs. 2 Brüssel-Ia-VO (BGH RdTW 2019, 100).

16

2. Die Klägerin zu 1 ist aktivlegitimiert. Soweit der Versicherungsnehmerin (Klägerin zu 2) der Ersatzanspruch gegen die Beklagte zugestanden hat, ist dieser Anspruch nach § 86 Abs. 1 Satz 1 VVG in Höhe des von der Klägerin regulierten Schadens auf diese übergegangen. Im Übrigen steht der Klägerin der Anspruch aus abgetretenem Recht zu.

17

3. Es liegt kein einheitlicher multimodaler Frachtvertrag vor, in dessen Rahmen die Beklagte die Ladungssicherung auf dem Seeschiff geschuldet hat. Auch im Übrigen oblag die Ladungssicherung der Klägerin zu 2.

Im Einzelnen:

18

a. Wird die Beförderung des Gutes auf Grund eines einheitlichen Frachtvertrags mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln durchgeführt (Multimodaltransport) und wären, wenn über jeden Teil der Beförderung mit jeweils einem Beförderungsmittel (Teilstrecke) zwischen den Vertragsparteien ein gesonderter Vertrag abgeschlossen worden wäre, mindestens zwei dieser Verträge verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen, so sind auf den Vertrag nach § 452 S. 1 HGB die Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB anzuwenden, soweit die folgenden besonderen Vorschriften oder anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes bestimmen. Dies gilt nach § 452 S. 2 HGB auch dann, wenn - wie im Streitfall - ein Teil der Beförderung über See durchgeführt wird.

19

b. Die Frage aber, ob ein echter Durchfrachtvertrag oder Multimodalvertrag geschlossen wurde ist durch Auslegung der Vertragserklärungen zu ermitteln. Ein Multimodalvertrag ist gegeben, wenn eine Person die Beförderung des Gutes in der Weise verspricht, dass sie das Gut am Abgangsort übernimmt und an der Ablieferungsstelle an den Empfänger übergibt. Wird hingegen jeder Transportabschnitt durch einen eigenen, selbstständigen Frachtvertrag geregelt, handelt es sich um eine sog. „gebrochene“ oder „segmentierte“ Beförderung. Ebenfalls kein einheitlicher Frachtvertrag liegt vor, wenn sich der Frachtführer nur zur Beförderung über eine Teilstrecke und sich im Übrigen verpflichtet, für die nachfolgenden Teilstrecken durch Einschaltung weiterer Frachtführer die Beförderung des Gutes im Namen des Absenders oder im eigenen Namen auf Rechnung des Absenders zu besorgen (§ 453). Im Fall eines Selbsteintritts (§ 458) findet § 452 nur dann Anwendung, wenn der Spediteur die Beförderung auf mindestens zwei Teilstrecken mit verschiedenartigen eigenen Beförderungsmitteln (echter Selbsteintritt) erbringt oder zu erbringen verspricht. Ausreichend ist daher für die Verweisung des § 458 auf 452, wenn der Selbsteintritt auch die Umschlagstätigkeit auf das nachfolgende Transportmittel miterfasst. Erfasst der Selbsteintritt nicht die Umschlagstätigkeit oder werden diese nicht in den auf Rechnung des Spediteurs über die Sammelladung geschlossenen Frachtvertrag einbezogen, fehlt es an einem einheitlichen durchgehenden Frachtvertrag (vgl. für das Vorstehende: Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn/ Reuschle, 3. Aufl. 2015, HGB § 452 Rn. 14).

20

c. Zwar kann aus Sicht der Klägerin zu 2 unterstellt werden, dass sie eine einheitliche Beförderung durch die Beklagte von Novi Sad nach Bremen anstrebte. Jedoch hat die Beklagte schon mit den Auftragsbestätigungen vom 23.08 und 20.08.2017 (Anlagen K2a und K2b) nicht wie von der Klägerin angefragt (Anlage K1) ein einheitliches Angebot für die Gesamtstrecke vorgelegt, sondern eines für die Binnenstrecke und ein weiteres für die Seestrecke. Letzteres enthielt unter Nr. 6 den Vorbehalt „fios excl. Isd“. Diese Angebote der Beklagte hat die Klägerin nicht wie vorgetragen mit Bestellung vom 01.09.2017 (Anlage K3) angenommen, sondern vielmehr mit der als Anlage B3 vorgelegten Bestellung vom 01.09.2017. Nur diese ist von der Klägerin zu 2 unterzeichnet und enthält im Gegensatz zur Anlage K3 gerade keine Abweichungen (vgl. Pos.0030). Damit hat die Klägerin zu 2 am 01.09.2017 (Anlage B3) ohne Abweichungen die Angebote der Beklagten angenommen.

21

d. Die Sicherung der Ladung an Bord des Seeschiffes war gegenüber der Klägerin zu 2 nicht von der Beklagten geschuldet. Nach der Vereinbarung war die Klausel „fios“, die besagt, dass der Befrachter u. a. auch für das Laden und Stauen der Güter verantwortlich ist, einbezogen. Zudem wurde ausdrücklich vereinbart, dass das „Isd“ - lashing, securing, dunnig - gerade nicht durch die Schiffsbesatzung erfolgen sollte, weil „Isd“ gerade ausgenommen worden war („excl.Isd“). Damit wurde die „fios-Klausel“ nicht dahingehend eingeschränkt, dass das Sichern der Ladung nicht durch den Befrachter erfolgen sollte (LG Hamburg RdTW 2016, 422). Die Klausel kann auch nicht nur dahingehend einschränkend verstanden werden, dass damit die Parteien lediglich die Kosten der Lade- und Stautätigkeit regeln wollten, aber nicht die Überbürdung der jeweiligen Verantwortlichkeit. Derartiges ist zwar möglich. Dafür findet sich aber kein Anhaltspunkt in der Vereinbarung. Ob die Beklagte dann im Rahmen des Pauschalpreises intern diese Kosten tatsächlich übernommen hat, ist indiziell ebenfalls nicht ausschlaggebend, um ihr auch die Verantwortung für diese haftungsrelevanten Bereiche zu überantworten. Ein Auswahlverschulden hinsichtlich der tatsächlich handelnden Stauer ist nicht dargetan.

22

Daher haftet die Beklagte nicht für die durch unzureichende Ladungssicherung verursachten Schäden am Ladungsgut.

23

4. Da die Sicherung der Ladung an Bord des Seeschiffes gegenüber der Klägerin zu 2 nicht von der Beklagten geschuldet war, sondern die Klägerin zu 2 nach der Vereinbarung (Klausel „fios“) auch für das Laden und Stauen der Güter verantwortlich war, besteht gegenüber der Beklagten auch kein Rückzahlungsanspruch in Höhe der 4.900 €. Vielmehr waren diese Kosten nicht durch die Pauschalfracht gedeckt, sondern die Leistungen entweder selbst zu erbringen oder zu beauftragen bzw. wie hier gesondert zu vergüten.

B: Zur Widerklage:

24

Die zulässige Widerklage ist unbegründet, weil jedenfalls die seitens der Klägerin zu 2 erhobene Einrede der Verjährung durchgreift. Die Forderung auf Freistellung von bzw. auf Schadensersatz war zum Zeitpunkt der Einreichung der Widerklage bereits verjährt (08.03.2019). Es gilt die einjährige Verjährungsfrist der §§ 452 Abs. 1, 605 Nr.1 HGB. Selbst wenn man zum Beginn der Verjährungsfrist nicht auf die Ablieferung des Ladungsgutes im November 2017 abstellen wollte, so wurde durch die Streithelferin mit Anlage N7 eine Bestätigung vorgelegt, wonach diese der Reederei des Seeschiffes „Wilson Dale“ den Betrag von 2.505 € zur Zahlung angewiesen habe. Damit ist diese Zahlung jedenfalls vor dem 08.03.2018 erfolgt. Dem entgegenstehenden Beweisangebot der Widerklägerin war nicht nachzugehen, weil schon nicht konkret dargetan war, wann die Zahlung nach dem 05.03.2018 erfolgt sein soll.

25

Daher war auch die Widerklage abzuweisen.

C.

26

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91 Abs. 1, 101 ZPO. Die Widerklage war für die Berechnung des Unterliegensanteils der Beklagten hinsichtlich des insoweit maßgeblichen Gebührenstreitwerts nicht streitwerterhöhend.

27

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit beruht auf § 709 S.1 ZPO.

Verkündet am 20.09.2019