



NEWSLETTER #1/2011

Entscheidungsfortgang in Sachen „Heros“

Allseits bekannt, ist über das Vermögen der „Heros-Gruppe“ im Frühjahr 2006 das Insolvenzverfahren eröffnet worden.

Und zwar aufgrund jahrelanger Veruntreuungen innerhalb der Firmengruppe in Form eines sog. „Schneeballsystems“.

Nach dem Zusammenbruch der „Heros Gruppe“ haben zahllose Geschädigte Klage gegen den seinerzeit zuständigen Geld- & Werttransportversicherer der „Heros-Gruppe“, die Mannheimer Versicherung AG eingereicht.

So auch wir, für einige Geschädigte.

Bis auf ein Verfahren, welches von uns vor dem Landgericht Hamburg bzw. dem Hans. Oberlandesgericht geführt wurde, sind alle Verfahren vor dem Landgericht Hannover bzw. dem OLG Celle anhängig gewesen und sämtlichst in zweiter Instanz abgewiesen worden.

Das OLG Celle und das Hans. OLG haben eine Revision gegen ihre Entscheidungen nicht zugelassen (vgl. zu alledem ausführlich: Thume: TransportR. 2010, S. 362 ff)

Gegenwärtig sind diverse sog. Nichtzulassungsbeschwerden gegen die Entscheidungen des Hans. OLG und des OLG Celle vor dem BGH anhängig.

Der BGH hat jetzt jüngst in einem der vorgenannten Verfahren die Revision zugelassen (BGH, Beschluss vom 16.02.2011, AZ. IV ZR 117/09).

Der Ausgang des Verfahrens wird jedoch abzuwarten bleiben.

Abzuwarten bleibt auch, ob das Verfahren Pilotcharakter haben wird.

BGH Verwertung von Zeugenaussagen aus einem anderen Verfahren

In einer unserer vor dem BGH anhängigen Verfahren, hat der BGH mit Urteil vom 04.11.2010, Az. I ZR 190/08 (bisher unveröffentlicht) eine Entscheidung zur Verwertung von Zeugenaussagen aus anderen Verfahren getroffen.

Gegenständlich waren Regressansprüche wegen des Verlustes von diversen Sendungen mit Autoradios und Navigationssystemen im Gewahrsam von UPS.

Das OLG Düsseldorf hatte, wie zuvor auch in erster Instanz das Landgericht Düsseldorf, die Regressansprüche, wegen eines qualifizierten Verschul-

dens des Frachtführers, in voller Höhe als begründet erachtet.

Insbesondere aber hatte das OLG Düsseldorf ein Mitverschulden des Versenders wg. Unterlassener Wertdeklaration (§ 254 I BGB) und / oder des Unterlassens eines Hinweises auf die Gefahr eines ungewöhnlich hohen Schadens (§ 254 II 1 BGB) verneint.

Und zwar mit der Begründung, dass dem OLG Düsseldorf, dessen 18. Zivilsenat mit einer Vielzahl von UPS-Verfahren befasst ist, aus der Vernehmung von Mitarbeitern von UPS in anderen Verfahren positiv bekannt sei, dass bei einer Beförderung im sog. EDI-Verfahren die Übermittlung der Paketdaten lediglich elektronisch erfolgt.

Mit der Folge, dass auch bei einer Deklaration des Sendungswertes die Sendungen nicht sorgfältiger (sicherer) befördert werden, als im Standardverfahren.

Auf die Erhebung von Beweisen bzw. die Wiederholung der in den Parallelverfahren vorgenommenen Beweisaufnahme hat das OLG Düsseldorf insoweit verzichtet.

Der BGH hat eine entsprechende Verfahrensweise als mit dem Grundsatz der *Unmittelbarkeit der Beweisaufnahme* (§ 355 ZPO) nicht für vereinbar erachtet.

Jedenfalls habe eine Verwertung der Ergebnisse der Beweisaufnahmen nicht von Amts wegen erfolgen dürfen.

Eine entsprechende Verwertung wäre allenfalls im Wege des Urkundenbeweises möglich gewesen, d.h. durch Beiziehung der Protokolle der Beweisaufnahme in den Parallelverfahren (vgl. BGH, NJW 2000, S. 1420 (1421)).

Jedoch nur auf Antrag einer der Parteien.

Ein entsprechender Antrag sei jedoch nicht nur von keiner Partei gestellt worden, sondern habe die Beklagte einer entsprechenden Verwertung sogar ausdrücklich widersprochen.

Das OLG Düsseldorf habe zudem gegen den Grundsatz des rechtlichen Gehörs (Art. 103 I GG) verstoßen, da es dem substantiierten Vortrag der Beklagten, auf welche Weise Sendungen mit einer Wertdeklaration von mehr als EUR 2.500,- befördert werden, unberücksichtigt gelassen.

Der BGH hat daher das Urteil des OLG Düsseldorf aufgehoben und - erneut - an das OLG Düsseldorf zurückverwiesen (nachdem der BGH bereits auch das vorhergehende Urteil des OLG Düsseldorf in dieser Sache aufgehoben und an das OLG Düsseldorf zurückverwiesen hatte).

Das OLG Düsseldorf wird sich daher zum dritten Mal(!) mit der Sache befassen müssen.

Es ist nicht auszuschließen, dass auch gegen die zu erwartende(n) neue(n) Entscheidung(en) einer der Parteien Revision / Nichtzulassungsbeschwerde einreicht.

Die Sache, die wir bereits im Jahre 2002 rechtshängig gemacht hatten, könnte die Gerichte daher theoretisch noch einige Jahre beschäftigen.....

Benjamin Grimme

Schadensregulierung auf Basis des Wiederbeschaffungswertes?

Bereits unsere Beiträge im Newsletter 4/2010 und Newsletter 1/2010 befassten sich mit der Frage, ob eine Scha-

densregulierung auf Basis des Wiederbeschaffungswertes zu erfolgen habe. Trefflich heißt der Beitrag im Newsletter 1/2010 „Ein Gespenst geht um“.

Das Amtsgericht Bonn, Aktenzeichen 108 C 51/10, hatte sich auch mit der Frage zu beschäftigen, auf welcher Basis der seitens der Klägerin geltend gemachte Schaden abzurechnen ist.

Die Klägerin, eine Assekuradeurin, hatte an ihre Versicherungsnehmerin für eine auf dem Transport in Verlust geratene Kamera einen Schadenersatz in Höhe von EUR 1.160,50 gezahlt. Seitens der Versicherungsnehmerin war die Beklagte mit dem Transport der Sendung beauftragt gewesen und unstreitig war, dass die Sendung im Gewahrsam der Beklagten abhandeln gekommen ist.

Außergerichtlich konnten die Parteien sich auf die Höhe des seitens der Beklagten zu ersetzenden Schadens nicht verständigen. Die Beklagte vertrat nämlich die Ansicht, sie müsse allenfalls den Betrag erstatten, der zur Wiederbeschaffung einer Kamera notwendig sei. Sie vertrat weiter die Ansicht, es könne nicht angehen, dass die Klägerseite bzw. die Versicherungsnehmerin der Klägerin durch den Schadensfall den entgangenen Gewinn doppelt geltend machen würde.

Das Amtsgericht Bonn ließ sich von dem Vorbringen der Beklagten nicht „beirren“ und urteilte zu Gunsten der Klägerin wie beantragt aus.

Zu Recht wies das Amtsgericht darauf hin, dass nach § 429 Abs. 3 HGB vermutet wird, dass der in der Rechnung des Verkäufers ausgewiesene Kaufpreis abzüglich darin enthaltender Beförderungskosten der Markpreis ist und dieser auch zu erstatten ist. Bedauerlicherweise ging das Amtsgericht zwar

nicht darauf ein, dass die Klägerseite hier gar nicht den entgangenen Gewinn doppelt erhalten würde, dass Ergebnis der Entscheidung als solches jedoch nicht zu beanstanden ist.

Die Entscheidung des Amtsgerichts Bonn ist rechtskräftig.

Die Entscheidung orientiert sich an den Entscheidungen des BGH vom 30.09.2010, Aktenzeichen I ZR 39/09 (besprochen im Newsletter 4/2010) und bestätigt insoweit die zutreffenden Entscheidungen der Vorinstanzen OLG Nürnberg, 12 U 1445/08 (besprochen im Newsletter 1/2010) und Landgericht Regensburg, 1 HK O 2449/06 (1) vom 30.06.2008. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass die genannten Entscheidungen von unserer Kanzlei erstritten wurden.

Zutreffend hat das OLG Nürnberg in der genannten Entscheidung unter anderem ausgeführt: „Die Argumentation der Berufung, der Versicherungsnehmerin der Klägerin sei durch den Schadensfall kein Gewinn entgangen, da sie die entwendeten Computer produzieren und verkaufen könne, liegt zudem bereits deshalb neben der Sache, da ein – erneuter – Verkauf an den selben Abnehmer oft schon deshalb nicht naheliegt, weil sich dieser – nach Nichtausführung der zugesagten Lieferung – aufgrund des Zeitablaufs anderweitig mit Ware eingedeckt haben kann. Zudem könnte die Versicherungsnehmerin der Klägerin von ihr als Ersatzlieferung produzierte Computer – Notebooks – nach der Erfahrung des Senats stets auch anderweitig gewinnbringend veräußern, so dass ihr bei Auslieferung dieser Ersatzware an ihren ursprünglichen Abnehmer automatisch einen Gewinn aus dieser anderweitigen Veräußerung entgehen würde.“

Abzuwarten bleibt, wie lange das Gespenst der Schadensregulierung auf Basis des Wiederbeschaffungswertes durch die Regulierungsschreiben der Verkehrshaftungsversicherer und die Schriftsätze ihrer Anwälte geistern wird.

Angela Schütte,

Lessons learned – Vom Schaden über den Regress bis zur Schadensverhütung bei Kühltransporten

Im Rahmen der Schadensverhütungstagung 2010 und 2011 des Gesamtverbandes der deutschen Versicherer in Bremerhaven hielt ich einen Vortrag über den Schadensregress bei Kühltransporten. Dieser Artikel stellt eine Zusammenfassung dieses Vortrages dar.

Zum Einen wird ein Überblick über die rechtlichen Besonderheiten bei der Haftung des Frachtführers bei Kühlschäden gegeben. Ferner erfolgen praktische Vorschläge für die tägliche Schadensbearbeitung.

1. Haftungssystematik und Regime

Die Haftung des Frachtführers für Kühltransporte richtet sich nach dem „typischen“ allgemeinen Frachtrecht (HGB, CMR, ADSp, MÜ, WA usw.). Es sind jedoch besondere Haftungsausschlüsse und Beschränkungen zu beachten. Wie beim typischen allgemeinen Frachtrecht besteht auch bei Kühltransporten eine Obhutshaftung, das heißt eine verschuldensunabhängige Gefährdungshaftung (§ 425 HGB, Artikel 17 CMR, 22.1 ADSp, Artikel 18 MÜ, Artikel 18 WA).

Problematisch sind bei Kühltransporten insbesondere der Nachweis der unbeschädigten Übergabe der Kühlgüter an den Frachtführer.

Häufig wird von diesem - nach Auftreten eines Schadens - eine mangelhafte Vorkühlung eingewandt. Es ist deshalb erforderlich, dass ein lückenloser Nachweis der ordnungsgemäßen Vorkühlung, also der Übergabe, vorliegt. Das stellt den jeweiligen Schadenssachbearbeiter häufig vor große Schwierigkeiten. Wenn man sich beispielsweise den Transport von (gekühlten) Äpfeln aus Brasilien über Land (Vorlauf), See (Hauptlauf) und wieder Land (Nachlauf) vor Augen führt, dann kann man - grob skizziert - im Wesentlichen folgende Phasen des Transportes und Schnittstellen ausmachen:

- Ernte
- Kommissionierung der Ernte
- Transport zum Lager
- Wareneingangskontrolle
- Verarbeitung
- Lagerung
- Transportbedingte Lagerung
- Beladen des Containers bei ordnungsgemäßer Kühlung
- gekühlter Kühlcontainer während des gesamten Transportes
- Übergabe an den Frachtführer
- Ordnungsgemäße Kühlung des Containers während des gesamten Transportes
- Ablieferung
- Ablieferbedingte Lagerung / Kontrolle der Ware.

Erschwerend kommt hinzu, dass das Oberlandesgericht Hamm und Oberlandesgericht Düsseldorf eine nicht ausreichend vorgekühlte Ware bereits als nicht ordnungsgemäß übergeben angesehen hat.

Insoweit bestehen hohe Anforderungen an die Darlegungs- und Beweislast der Anspruchssteller. Diese hohen Anforderungen können durch Hilfsmittel erfüllt werden. Oftmals hilft eine lückenlose Transportdokumentation. Gleichzeitig sind nach den Vorschriften des Exportlandes Veterinärerzeugnisse erforderlich, die Rückschlüsse auf die ordnungsgemäße Vorkühlung der Ware und damit der ordnungsgemäßen Übergabe, zulassen. Ferner ergeben sich oftmals aus dem E-Mail-Verkehr zwischen dem Absender und dem Empfänger der Sendung eine Beschreibung über die Art und Weise der Kommissionierung der Kühlgüter und der Beschaffenheit des Lagers sowie Zeugen. Schließlich können auch Überwachungskameras, die die Sendung bei der Übergabe zeigen, sehr hilfreich sein. Gut ist auch zu wissen, dass das OLG Hamburg entschieden hat, dass ein rein gezeichnetes Konnossement, welches Angaben über die Temperatur der zu befördernden Güter enthält eine tatsächliche Vermutung dafür darstellt, dass der Frachtführer die Güter auch mit den in dem Konnossement angegebenen Temperaturen übernommen hat.

Schließlich hat sich auch der Einsatz so genannter „Data-Logger“ bewährt, das heißt mobiler Kühlaufzeichnungsgeräte, welche - unter jeweiliger Angabe des Tages und der Uhrzeit - die im inneren der Container gemessenen Temperaturen aufzeichnen. Bestenfalls werden die „Data-Logger“ in verschie-

dene Lagen der Güter platziert um aussagekräftige Ergebnisse zu erzielen.

Physikalisch umfließt die in den Container eingeblasene Luft das Gut von außen und die kalte Luft sinkt auf den Boden des Containers. Von einem Kühlschaden während des Transportes ist daher dann auszugehen, wenn die äußeren Lagen in dem Container zuerst Schaden nehmen. Unzureichende Temperaturen in den äußeren Lagen indizieren regelmäßig einen Temperaturschaden während des Transportes. Unzureichende Temperaturen in den inneren Lagen können hingegen eine unzureichende Kühlung vor Übergabe an den Frachtführer indizieren.

Es ist insoweit erforderlich, dass der Absender auf den Einsatz solcher „Data-Logger“ hingewiesen wird. Jedoch ist auch dann wieder auf ein Sachverständigen zurückzugreifen, ob der Schaden von einer unzureichenden Vorkühlung stammen kann.

Aufschlussreich und als weiteres Hilfsmittel ist auch die Temperaturaufzeichnung des Temperaturaufzeichnungsgerätes des Containers. Darin sind weitere Informationen über den Kühlverlauf in dem Container zu bekommen.

2. Haftungsausschlüsse

Im Wesentlichen gibt es bei Kühltransporten zwei Haftungsausschlüsse zu beachten:

Zum einen handelt es sich um den Haftungsausschluss aufgrund der natürlichen Beschaffenheit der Güter (vgl. u. a. § 427 Nr. 4 HGB) - entsprechende Vorschriften finden sich auch in der CMR, MÜ sowie

WA - und zum anderen der sogenannte Staufehler (vgl. u. a. § 427 Nr. 3 HGB) - entsprechende Haftungsausschlüsse finden sich auch in der CMR, MÜ sowie WA.

- Haftungsausschluss wegen natürlicher Beschaffenheit der Güter

Kühl- und Gefriergut ist immanent, dass nicht nur der Frachtführer das Gut gefährdet sondern das Gut selbst eine Gefahr für sich ist. Insoweit könnte man auch von suizidalem Frachtgut sprechen. Der Juris spricht lieber von besonderer natürlicher Schadenanfälligkeit oder innerer Schadenslage.

Nach diesem Haftungsausschluss haftet der Frachtführer nicht, wenn der Verlust oder die Beschädigung entstanden ist, aufgrund der natürlichen Beschaffenheit gewisser Güter der zu Folge die gänzlichen oder teilweise in Verlust oder Beschädigung, insbesondere durch inneren Verderb, ausgesetzt sind.

Im Rahmen der Beweislast ist zu berücksichtigen, dass der Frachtführer nur Umstände darlegen muss, aus denen geschlossen werden kann, dass der Schaden aus dem inneren Verderb heraus entstanden sein könnte. Es wird dann vermutet, dass der Schaden auch hieraus entstanden ist. Dem Anspruchsteller obliegt dann die Widerlegung im Wege des Gegenbeweises.

Der Haftungsausschluss ist jedoch dann nicht anwendbar, wenn ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers vor-

liegt. Außerdem hat der BGH in mehreren Urteilen entschieden, dass sich der Frachtführer dann nicht auf die Beschaffenheit des inneren Verderbs berufen kann, wenn er selbst den Schaden verursacht hat. Dabei hat er ausgeführt, dass der Schaden durch den inneren Verderb innerhalb der für diese Art von Gütern typischen Transportverhältnisse eintreten müsse. Der Schaden muss also auf einem normal verlaufenden Kühltransport eingetreten sein. Fürten Umstände, die nicht zu erwarten waren, also atypische Geschehensabläufe zu dem Wirksamwerden der inneren Schadenslage und deren Folge zu einem inneren Verderb, so könne sich der Frachtführer nicht auf den Haftungsausschluss berufen.

Darüber hinaus muss die natürliche Beschaffenheit des Gutes nicht die einzige sein. Sie muss (lediglich) die wahrscheinlichste Schadensursache sein.

Ein weiterer Fall des sogenannten Zusammentreffens mehrerer Schadensursachen ist die konkurrierende Kausalität. Bei dieser Form der Kausalität hätte jede Ursache für sich allein betrachtet bereits den Schaden verursacht. Greift ein Haftungsausschlussgrund, so haftet der Frachtführer dennoch, aber nur in dem Umfang, in welchem sein Verschulden zu Schadensentstehung beigetragen hat. In der Regel werden von deutschen Gerichten eine 50 : 50 Schadensquote angenommen.

- Staufehler

Bei der Absenderverladung wird der Frachtführer zumeist einen

Staufehler dahingehend einwenden, dass aufgrund von Strömungsabrissen eine Luftzirkulation um die Kühlware verhindert wurde. Es ist jedoch zu beachten, dass der Frachtführer weiterhin zur Ladungsüberwachung hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Kühlaggregate verpflichtet ist.

Dieser Staufehler des Absenders findet sich in § 427 Nr. 3 HGB (entsprechende Vorschriften finden sich auch in der CMR, MÜ und WA).

Aber es gilt zu berücksichtigen, dass diese Haftungsausschlüsse alleine auf die tatsächliche Tätigkeit der Verladung/Verstauung und nicht auf die zugrundeliegende Verpflichtung abstellt. Der BGH hat deshalb 2007 entschieden, dass es für die Anwendung dieses Haftungsausschlusses grundsätzlich unmaßgeblich ist, wen die Verpflichtung zur Beladung trifft. Von besonderer Bedeutung ist insbesondere, dass bei Verladung durch den Fahrer ob dieser unter der Oberaufsicht und Verantwortung des Absenders tätig wird. Ist dies der Fall, dann werden diese Hilfstätigkeiten diesem Versender zugerechnet. Verlädt der Fahrer hingegen eigenverantwortlich, so liegt eine Verladung durch den Frachtführer vor und die Berufung auf den Haftungsausschluss ist dem Frachtführer versagt.

- Qualifiziertes Verschulden

Suizidiale Güter müssen vor sich selbst geschützt werden. Der Fachmann spricht daher von einem Kühltransport. Ist

zum Schutze des Gutes eine besondere Form des Transportes, also ein Kühltransport, beauftragt worden, so obliegt dem Frachtführer eine weitergehende Einlassung hinsichtlich der Erfüllung seiner Sorgfaltspflichten. Insoweit stellt die Rechtsprechung hier sehr hohe Anforderungen an die Darlegungslast des Kühlfrachtführers. Er muss substantiiert die Art und Weise der Kühleinrichtung seines Fahrzeugs, ihre Wartung und Bedienung, die Anzahl, den zeitlichen Abstand, Inhalt und Umfang der Einzelkontrollen während der Beförderung der Kühlung während der Fahrt vortragen und gegebenenfalls auch beweisen.

Außerdem hat der Frachtführer für Reparaturen und anderweitige Kühlmöglichkeiten am Wochenende Sorge zu tragen. Schließlich hat der Frachtführer die Route so einzuteilen, dass er bei Ausfall des Kühlaggregates jederzeit ein Kühlhaus anfahren kann. Das stellt oftmals eine Darlegungshürde dar, die von den Frachtführern nicht selten verfehlt wird. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass es dem Absender obliegt, den Pflichtenkreis des Frachtführers durch die Erteilung von Weisungen beliebig zu erweitern. Ein qualifiziertes Verschulden wurde gerichtlicherseits beispielsweise bereits dann angenommen, wenn ein Frachtführer den Lkw mit Kühlgütern über das Wochenende abgestellt hat, ohne die Temperaturen zu überprüfen. Gleiches soll bei einer 20-stündigen Fahrt ohne Temperaturkontrolle gelten. Außerdem hat es ein Gericht als leichtfertig qualifiziert, dass der Fahrer des

Lkw die Trennwand in seinem Lkw, die zwei Kühlbereiche mit unterschiedlichen Temperaturen trennen sollte, nicht richtig geschlossen hat, so dass ein Wärmeaustausch stattfinden konnte.

In einer anderen Rechtsangelegenheit hat ein Gericht das Verhalten eines Paketdienstleisters als leichtfertig qualifiziert, der Transporte in verschiedenen Temperaturbereichen anbietet und eine Sendung einem falschen Temperaturbereich zugeordnet hat.

Schließlich wird ein vorsätzliches vertragswidriges Verhalten des Frachtführers regelmäßig zur Annahme eines qualifizierten Verschuldens des Frachtführers führen. Der Frachtführer kann sich nur dadurch entlasten, dass er nachweist, dass er nicht leichtfertig gehandelt hat und sein vorsätzliches vertragswidriges Verhalten für ein Eintritt des Schadens und dessen Höhe nicht kausal geworden ist. Ein entsprechender Nachweis wird dem Frachtführer jedoch nur selten gelingen.

Es gilt insoweit folgende Faustformel:

Je mehr vertragliche Verpflichtungen der Frachtführer zu erfüllen hat, umso größer die Chance, dass der Frachtführer gegen seine vertraglichen Verpflichtungen vorsätzlich verstößt.

Beispiele für solche vertragliche Verpflichtungen sind:

- die Temperaturen der Güter bei Übernahme zu überprüfen

und in dem Frachtbrief festzuhalten, widrigenfalls der Frachtführer mit Einwendungen gegen eine vorreichende Kühlung ausgeschlossen ist.

- Nur Fahrzeuge einzusetzen, die mit einem Temperatureerfassungsgerät ausgestattet sind
- Nur Fahrzeuge einzusetzen, deren Temperaturen der Aufträge jederzeit im Internet abrufen kann.
- Nur Fahrzeuge einzusetzen, deren Standort von dem Auftraggeber jederzeit via GPS zu orten ist.
- Nur Kühlaggregate zu verwenden, die mindestens jährlich, spätestens jedoch nach einer definierenden Zeit von Betriebsstunden zu warten sind
- Keine Umladung von Kühlgütern vorzunehmen
- Keine Subunternehmer einzusetzen
- Eine 24-Stunden-Hotline für Schadensfälle vorzuhalten

Ihrer Fantasie bzw. der für sie tätigen Rechtsanwälte und Gutachter sind hier jedenfalls bis zur Schmerzgrenze des Frachtführers keine Grenzen gesetzt.

3.) Weitere Besonderheiten des Kühltransportes

Im Übrigen stößt man beim Kühltransport noch auf weitere Besonderheiten. Das gilt insbesondere für die Regressierungskosten sowie die spezielle Eigenart von Medikamenten als Kühlgüter.

a) Kosten

Kühlgüter werden regelmäßig mittels Seeschiff transportiert. Oftmals werden im Seefrachtbrief exotische Gerichtsstände wie Valparaiso oder - weniger exotisch - ein Gerichtsstand London vereinbart. Ausländische, insbesondere englische Rechtsanwälte, verlangen Gebühren auf Stundenbasis, so dass die Regressführung häufig bereits an wirtschaftlichen Erwägungen scheitert. In London gilt beispielsweise die Faustregel, dass sich die Regressführung unterhalb von GBP 25.000,00 gar nicht erst lohnt. Zumal - anders als in Deutschland - die obliegende Partei in der Regel einen nicht unerheblichen Teil der Kosten zu tragen hat. Selbstverständlich wissen dies auch die Reedereien und verhalten sich entsprechend. Es empfiehlt sich daher mit Ihrem Kunden zu vereinbaren, dass diese nur Seefrachtführer einsetzen, die einen Gerichtsstand in Deutschland haben. Ein Gerichtsstand in Deutschland haben zum Beispiel Hapag Lloyd, Hamburg Süd und Alianca Brasil.

b) Bei Medikamenten handelt es sich um sehr leichte Kühlgüter. Die Haftungshöchstbegrenzung reicht oftmals zur Schadensdeckung nicht aus. Medikamente sind nämlich häufig sehr teuer und sehr schadensanfällig, da die Versuchsreihen, die Teil des Zulassungsverfahrens sind,

sich nur über ganz bestimmte Temperaturbereiche verhalten. Entsprechend bezieht sich auch die Zulassung der Medikamente nur auf den entsprechenden Temperaturbereich. Der jeweilige Schadenssachbearbeiter erfährt die notwendige oder mindest Kühltemperatur aus den Beipackzetteln. Bei unzureichender Kühlung darf die betroffene Zulassungsreihe nicht mehr in den Verkehr gebracht werden. Dabei können teilweise 20 Minuten bereits ausreichend sein. Eine erneute Zulassung erfolgt nur dann, wenn ein neues Zulassungsverfahren durchgeführt wird. Das verursacht sehr hohe weitere Kosten. Oftmals wendet der Frachtführer ein, dass Medikamente einen nicht unerheblichen Restwert haben. Dieser Einwand geht häufig ins Leere, da durch das erneute Zulassungsverfahren das Mindesthaltbarkeitsdatum regelmäßig überschritten wird.

Bei Medikamenten empfiehlt sich bei der Schadensregressierung folgende Vorgehensweise:

Es ist hilfreich zu wissen, dass bei Kühlschäden bei Medikamenten die Arzneimittelhersteller und Importeure nach dem Arzneimittelgesetz verpflichtet sind, eine sogenannte sachkundige Person zu beschäftigen. Diese kann oftmals sehr gute und detaillierte Auskünfte über die Eigenart des Medikaments geben. Hilfreich zu wissen ist auch, dass die am Sitz der jeweiligen Arzneimittelbetriebe zuständigen Regierungspräsidien über die Einhaltung der Zulassungsvoraussetzungen von Medikamenten wachen und jede Ab-

weichung von den zugelassenen Temperaturen meldepflichtig sind. Es empfiehlt sich zur Regressvorbereitung daher, sich von der sachkundigen Person bzw. dem zuständigen Regierungspräsidium eine amtliche Bestätigung einzuholen, dass die von dem Schaden betroffenen Medikamente nicht mehr verkehrsfähig sind.

Thomas Trieb

Zur sekundären Darlegungspflicht bei Verlust, Landgericht Mannheim, Urt. v. 17.01.2011 - Az 24 S 2/10

Das Urteil des Landgerichts Mannheim setzt sich mit den Anforderungen der sog. sekundäre Darlegungspflicht des Frachtführers im Verlustfalle auseinander.

In dem vom Landgericht Mannheim entschiedenen Fall waren Sendungen zwar elektronisch im Wareneingang eines Distributionszentrums erfasst worden, aber weitere konkrete Hinweise zur Ursache und Begleitumständen der Verlustfälle von der Beklagten nicht dargelegt worden. Die hierzu vorgelegten Sendungsrecherchen reichten dem Gericht nicht, weil dieses den zahlreichen Abkürzungen und Schlüsselzahlen keine spezifischen Informationen entnehmen konnte. Das Gericht moniert insbesondere, dass eine schriftsätzliche Aufbereitung der Daten aus den Computerausdrucken seitens der Beklagten nicht erfolgt war. Da auch in zweiter Instanz kein diesbezüglicher Vortrag erfolgte, erachtete das Landgericht den Schadenshergang als völlig ungeklärt und bestätigte damit die volle Haftung der Beklagten gem. § 435 HGB.

Missverständlich sind die Ausführungen des Landgerichts Mannheim zu der Informationspflicht seitens der Be-

klagten über den Schadensverlauf. Die Beklagte hatte sich im Verfahren darauf berufen, dass die ihr obliegende Darlegungslast erst ausgelöst würde, wenn von Seiten der Klägerin hinreichende Anhaltspunkte für die Vermutung eines qualifizierten Verschuldens vorgetragen würden. Soweit durchaus im Einklang mit den vom BGH aufgestellten Grundsätzen. Das Landgericht indes leitet die Informationspflicht seitens der Beklagten aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen bzw. aus Vertragspflichten eines Lager- bzw. Geschäftsbesorgungsvertrages ab. Da letztere sich nicht aus allgemeinen Erwägungen zu Beweislastregeln ableiten, entfällt auch die vom BGH aufgestellte Voraussetzung eines hinreichenden Anhaltspunktes für den Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens im Sinne des § 435 HGB. Dieser vom Landgericht aufgeworfene Gesichtspunkt ist bemerkenswert, weil er die ausgetretenen Pfade des Transportrechts verlässt und sich auf die Grundsätze des allgemeinen Zivilrechts zurückbesinnt. Für den Logistikdienstleister (und Frachtführer) heißt dies, dass er sich auch unabhängig von einem Verschuldensvorwurf als Auslöser der sekundären Darlegungspflicht im Rahmen des Frachtrechts ggf. darauf einstellen muss, seine eigenen Kenntnisse und Informationen zu einem Schadensfall detailliert darzulegen. Kann er dem im Einzelfall nicht im gebotenen Umfang nachkommen, ergibt sich ggf. ein Schadensersatzanspruch aus einer Nebenpflichtverletzung des Lager- bzw. Geschäftsbesorgungsvertrages. In seiner Urteilsbegründung nimmt das Landgericht Mannheim überdies Stellung zu den Anforderungen, die an eine ordnungsgemäße Betriebsorganisation zu stellen sind. Das Landgericht schließt sich dem BGH an, demzufolge Ein- und Ausgangskontrollen elementare Vorkehrungen gegen den Verlust von Ware sind, deren Fehlen Hinweis für

grobes Organisationsverschulden sind. Nach den weiteren Ausführungen des Landgerichts kann ein Verzicht auf durchgängige Kontrollen jedenfalls nicht daraus abgeleitet werden, dass generell im Rahmenvertrag lediglich Wareneingangskontrollen vereinbart sind. Dem Landgericht zufolge muss ein wirksamer Verzicht auf (nachfolgende) Warenkontrollen ausdrücklich und im Detail ausformuliert werden, da es nicht zuletzt um den Verzicht auf die Erfüllung von Kardinalpflichten des Frachtführers geht.

Einen erheblichen Anhaltspunkt für ein qualifiziertes Verschulden sieht das Landgericht Mannheim schließlich darin, dass der von der Beklagten beauftragte Nachunternehmer keine Ablieferquittung vorlegen konnte. Diese Tatsache verbunden mit der Unfähigkeit der Beklagten, noch nachträglich Empfangsbescheinigungen beizubringen bzw. überhaupt darüber aufzuklären, ob Rückfragen erfolgt seien, führen das Landgericht zur Annahme eines qualifizierten Verschuldens wegen gravierender Defizite im Kontrollsystem der Beklagten bzw. ihrer Subunternehmer.

Abschließend weist das Landgericht noch den Einwand seitens der Beklagten zurück, die Klägerin träge ein Mitverschulden, weil sie sich trotz Kenntnis der Umstände bei der Beklagten durch die fortgesetzte Beauftragung in einen beachtlichen Selbstwiderspruch versetze. Für einen Selbstwiderspruch wäre nämlich im Anschluss an die BGH Rechtsprechung erforderlich, dass konkrete Anhaltspunkte zu Zweifeln über die Fähigkeit des Transportunternehmers Anlass gegeben hätten, dass er seinen Pflichten im Zusammenhang mit dem ihm angetragenen Auftrag nachkommen könne. Das Landgericht hält weiter fest, dass es für die Annahme eines Verschuldens nicht ausreicht, lediglich die Diebstahlsge-

fährdung einzelner Sendungen zu behaupten; es müsse bei Sendungen mit unterschiedlichen Inhaltswerten differenziert und insbesondere dargetan werden, wie ein diebstahlsträchtiger Inhalt für Außenstehende erkennbar sein könne. Schließlich hielt das Landgericht der Beklagten selbst vor, sich widersprüchlich zu verhalten, wenn sie trotz Kenntnis des Inhalts der ihr anvertrauten Sendungsgüter nicht auf einer entsprechenden Deklaration bestünde, bzw. die Auftragsdurchführung ablehne.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass Logistikdienstleister bei Verzichtsklauseln zur Warenkontrolle fachmännischen Rat einholen und sich nicht auf pauschale Klauseln verlassen sollten. Die Sendungsverfolgung bleibt weiterhin eine wesentliche Schwelle in Haftungsfragen; und nur wenn die Aufklärungsleistung die Richter beeindruckt, wird sich der Schwenk in der BGH-Rechtsprechung zugunsten der Frachtführer auch in den Instanzgerichten für eine Haftungsbeschränkung fruchtbar machen lassen. Schließlich bleibt der doppelte Selbstwiderspruch eine Klippe, die gerade bei langjährigen Geschäftsbeziehungen sinnvollerweise in klaren Vereinbarungen zu Sendungsinhalten und Inhaltsdeklarationen umschiffen werden sollte (auf das BGH-Urteil zur Diebstahlsgefährdung im letzten Newsletter darf verwiesen werden).

Dr. Florian Wegelein

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

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-kollegen.de
Angela Schütte:
a.schuette@grimme-kollegen.de
Thomas Trieb LL.M. (Stafford):
t.trieb@grimme-kollegen.de
Dr. Florian Wegelein:
f.wegelein@grimme-kollegen.de

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