

**Anwaltskanzlei Grimme & Partner**

---



**Aus dem Inhalt:**

Haftung/Deckung bei Sendungsdiebstählen via Frachtenbörsen  
*von Benjamin Grimme* **Seite 2**

Verspätungsschaden trotz ETA?  
*von Michael Karschau* **Seite 4**

Grobfahrlässige Verursachung eines Schadens bei Nichtkontrolle der Durchfahrts Höhe einer Brücke  
*von Angela Schütte* **Seite 6**

Haftung des Sammelladungsspediteurs als Frachtführer  
*von Christoph von Dannenberg* **Seite 10**

Abfindungsfälle  
*von Angela Schütte* **Seite 11**

Transportbedingte Zwischenlagerung unterliegt in der Regel ab 7 Tagen Lagerrecht und nicht Frachtrecht  
*von Michael Karschau* **Seite 11**

In eigener Sache **Seite 13**

Ihre Ansprechpartner **Seite 13**

Ostergrüße **Seite 13**

## **Haftung/Deckung bei Sendungsdiebstählen via Frachtenbörsen**

Bei der Beauftragung von Frachtführern via Frachtenbörsen (wie TIMO.COM, u. a.) ist es in den vergangenen Jahren zu ständig zunehmenden Sendungsdiebstählen durch Unterschlagungen von Sendungen durch über Frachtenbörsen beauftragte Frachtführer gekommen.

Die hierdurch entstandenen Schäden sollen sich auf zwei- bis dreistellige Millionenbeträge beziffern.

Die Vorgehensweise ist dabei immer die Gleiche.

Ein – zumeist osteuropäischer – Frachtführer meldet sich auf einen in die Frachtenbörse gestellten Auftrag und wird hierauf – ggf. nach Übersendung (zumeist) gefälschter Firmenunterlagen, Versicherungsbestätigungen, o. ä. – beauftragt, übernimmt die Ware ordnungsgemäß bei der Absenderin und verschwindet mit dieser dann auf Nimmerwiedersehen.

Fragliche Schadensfälle sind für Spediteure/Frachtführer und deren zuständigen Verkehrshaftungsversicherer gleichermaßen problematisch, wenn auch mit unterschiedlichem Ansatz.

Da der von dem Spediteur/Frachtführer beauftragte Subunternehmer, welcher die Sendung unterschlägt, sich der Sendung vorsätzlich und rechtswidrig bemächtigt und der Spediteur/Frachtführer sich ein entsprechendes Verhalten seines Subunternehmers nach Art. 3 CMR

bzw. § 428 HGB umfassend zuzurechnen lassen hat, wird der (deutsche) Spediteur/Frachtführer für entsprechende Schäden regelmäßig in voller Höhe – und ohne sich auf Haftungsbeschränkungen berufen zu können (!) – haften.

Für den zuständigen Verkehrshaftungsversicherer (und den Frachtführer) stellt sich sodann die (bange) Frage, ob für einen entsprechenden Schaden denn tatsächlich Versicherungsschutz unter der Verkehrshaftungsversicherung besteht.

Dies könnte höchst fraglich sein.

Regelmäßig wird nämlich zu überlegen sein, ob nicht der Spediteur/Frachtführer bei der Beauftragung eines ihm i. d. R. unbekanntem Frachtführers via Frachtenbörse u. U. leichtfertig gehandelt hat.

Mit der Folge, dass der Verkehrshaftungsversicherer (wegen einer grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalls/Obliegenheitsverletzung) zumindest teilweise leistungsfrei sein könnte.

Ob der ständig wachsenden Vielzahl von Schadensfällen, der einschlägigen Pressemitteilung und der Warnhinweise der Frachtenbörsen selbst (entsprechende Unterlagen stellen wir auf Anfrage gern zur Verfügung), müsste bekannt sein, dass eine entsprechende Auftragsvergabe regelmäßig mit ganz besonderen Gefahren verbunden ist, so dass – ohne Einhaltung besonderer Sicherheitsvorkehrungen – die Beauftragung eines unbekanntem Frachtführers mit guten Gründen als leichtfertig/grob fahrlässig anzusehen sein könnte.

Konkret wird in den einschlägigen Publikationen bzw. den Warnhinweisen bei den Frachtenbörsen darauf hingewiesen, dass die Beauftragung eines Frachtführers nur erfolgen darf/soll, wenn:

- Rückfrage bei der Frachtenbörse über den unbekanntem Anbieter gehalten wurde
- sich der Spediteur/Frachtführer vor Beauftragung des Subunternehmens die Erlaubnisse/Versicherungsbestätigung im Original überreichen lässt (vgl. hierzu auch Boettge in VersR 2010, S. 26 ff.)
- eine Überprüfung der Anschlussdaten und des Anbieters vorgenommen wurde, wobei vor einer Kontaktaufnahme durch den Subunternehmer via Handy/Freemail ohne Bezug zu einer eingetragenen Firma explizit gewarnt wird
- die Identität des Fahrers und Anbieters vor Auftragserteilung überprüft wurde
- die erforderlichen Erlaubnisse und Zertifikate eingeholt wurden
- usw.

Die bisher zu dieser Frage einzige veröffentlichte Entscheidung des OGH Wien in TranspR 2010, S. 465 ff. ist zugunsten des Spediteurs/Frachtführers zu dem Ergebnis gekommen, dass der dortige Frachtführer nicht grob fahrlässig gehandelt hat.

Es erscheint jedoch sehr fraglich, ob eine Entscheidung gleichen Inhalts heute noch einmal ergehen würde.

Zu bedenken ist nämlich, dass sich die fragliche Entscheidung des OGH Wien über einen Auftrag aus dem Jahre 2007 verhält, im Jahre 2007 die hier interessierende Problematik aber noch gar nicht bekannt gewesen ist.

Dem Spediteur/Frachtführer wird auch nicht unbedingt helfen, dass die Erteilung entsprechender Aufträge regelmäßig nicht von dem Inhaber/Geschäftsführer des Spediteurs/Frachtführers, sondern vielmehr von den zuständigen Disponenten vorgenommen wird, so dass versicherungsrechtlich fraglich sein könnte, ob ein Disponent eines Spediteurs als Repräsentant anzusehen ist.

Mit der weiteren Folge, dass fraglich sein könnte, ob sich der Spediteur/Frachtführer ein Fehlverhalten seines Disponenten bei der Auftragserteilung hat zurechnen zu lassen.

Vielmehr wird sich der Spediteur/Frachtführer - aufgrund der vorangestellten allseits bekannten Problematik bei der Erteilung von Aufträgen via Frachtenbörsen - fragen lassen müssen, ob er in seinem Hause denn organisatorisch sichergestellt hat, dass die Erteilung von Aufträgen via Frachtenbörsen nur unter Einhaltung der von den Frachtenbörsen selbst bzw. den einschlägigen Publikationen empfohlenen Sicherheitschecks durchgeführt wird.

Verneinendenfalls wird sich der Spediteur/Frachtführer im Verhältnis zu seinem Verkehrshaftungsversicherer den Vorwurf eines groben Organisationsverschuldens ausgesetzt sehen.

Für Spediteure/Frachtführer ist daher besondere Vorsicht geboten und werden die zuständigen Verkehrshaftungsversicherern mutmaßlich zunehmend für sich zu überprüfen haben, ob sie sich bei Eintritt eines entsprechenden Schadens nicht u. U. auf eine Leistungsfreiheit berufen können/wollen.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

### **Verspätungsschaden trotz ETA?**

In einer lesenswerten Entscheidung aus dem Januar 2011 hat das Hanseatische Oberlandesgericht (Geschäftszeichen 6 U 150/09, verkündet am 13. Januar 2011) zu der Frage von Verspätungsschäden im Seehandelsrecht Stellung genommen.

Die Klägerin, eine Versenderin, beauftragte die beklagte Spedition mit dem Transport einer Partie gefrorenen Rindfleischs von Buenos Aires nach St. Petersburg. Die Beklagte setzte für die Reise eine Reederei ein und stellte ein dem deutschen Recht unterliegendes Konnossement aus. In einer der Konnossementklauseln war jedwede Haftung für Verzugsschäden ausgesprochen:

*„the Carrier shall under no circumstances be liable for direct, indirect or consequential loss or damage caused by delay or any whatsoever and howsoever caused [...]“.*

Es kam zur Verzögerung der Ankunft aufgrund einer Umladung in Valencia. Die Sendung kam erst drei Monate nach Beladung des Schiffs in St. Petersburg an.

Die Klägerin macht einen Verzugsschaden wegen Verfall von Einfuhrlicenzen, Nachrichtung für Zölle und Preisverfall geltend. Die Beklagte trat diesem entgegen. Sie behauptete, ein Stau bzw. eine Verstopfung des Hafens in St. Petersburg („congestion“) sei ursächlich für die Verzögerung gewesen. Im Übrigen hafte sie grundsätzlich nicht nach Seehandelsrecht für Verzögerungsschäden.

Das Hanseatische Oberlandesgericht befasste sich intensiv mit der Frage einer möglichen Anspruchsgrundlage für Verzögerungsschäden. Der Senat verwies darauf, dass im Seefrachtrecht keine besonderen Vorschriften über Verzögerungsschäden existieren. Er griff deswegen auf die Allgemeinen Verzugsvorschriften aus §§ 280 Abs. 1 und 2, 286 Abs. 1 BGB zurück.

Die Klägerin hatte die Beklagte durch ein Mahnschreiben unter Fristsetzung zur Lieferung aufgefordert. Diese Fristsetzung war auch wirksam. Zwar muss nach den Besonderheiten des Seefrachtverkehrs ein Transport nicht immer sofort beginnen. Er muss allerdings in angemessener Zeit beginnen. Er muss vor allem, und dies macht die Entscheidung so wichtig, nach Auffassung des Senats auch in angemessener Zeit be-

endet sein. Der Senat verkennt hierbei nicht, dass grundsätzlich mit dem hier verwendeten Kürzel „ETA“ (für „*Estimated Time of Arrival*“), geschätzte Ankunftszeit, von einer Reederei keine verbindliche Zusage über die Ankunftszeit gegeben werden soll. Die Angabe einer nur geschätzten Ankunftszeit ist aber jedenfalls indiziell für die Frage, so der Senat, was für eine Transportdauer noch angemessen ist. Im entschiedenen Fall lag zum Zeitpunkt der Mahnung der geschätzte Ankunsttag (ETA) bereits um fast zwei Wochen zurück. Der Senat setzte dies ins Verhältnis zu der geschätzten Gesamttransportdauer von einem Monat. Er entschied, dass bereits diese 14 Tage eine erhebliche Verzögerung darstellten. Das Verschulden hierfür wird nach § 280 Abs. 1 Satz 2 BGB vermutet. Ein eventuelles Verschulden der von der Beklagten eingesetzten Reederei wurde der Beklagten zugerechnet.

Die Verstopfung des Hafens/Congestion wurde nicht als eine ausreichende Entschuldigung angesehen.

Weiterhin, und dies ist der zweite besondere Punkt an der Entscheidung, setzt sich der Senat dann mit den Konnossementbedingungen auseinander. Er unterwirft die Konnossementbedingungen einer Prüfung nach deutschem AGB-Recht. Der Senat kommt dazu, dass der sehr weite Haftungsausschluss für jedwede Verzögerungen unwirksam ist. Der Senat wägt hierbei verschiedene Interessen gegeneinander ab. Auf der einen Seite stehen branchentypische Freizeichnungen. Der vertragliche Ausschluss der Haftung für Verspätungen im Seeverkehr ist wohl üblich. Die Be-

klage meinte sogar, dass ein solcher Ausschluss vorherrschend sei.

Dagegen wägt der Senat allerdings das Interesse der Ladung an dem rechtzeitigen Erreichen eines Hafens ab. Dieses überwiegt letztlich in dem vorliegenden Fall, da der Haftungsausschluss der Beklagten äußerst umfassend war. Ein solcher umfassender Haftungsausschluss lässt sich auch nicht mit einem Hinweis auf seine Üblichkeit mehr rechtfertigen. Denn hier werden nicht nur die Verzögerungsgründe ausgeschlossen, auf die die Beklagte keinen Einfluss hat. Stattdessen wurde jedwede Haftung ausgeschlossen. Dies, so der Senat, ist unangemessen.

Zusammenfassend weisen wir darauf hin, dass es durchaus auch im Seefrachtrecht Verzögerungsschäden geben kann. Oft wird von Speditionen und Reedereien beinahe reflexartig eingewandt, dass „ETA“-Termine vereinbart wurden. Deswegen würde der Spediteur/Reeder für keinerlei Verzögerungsschäden haften müssen. Dies ist, wie das Hanseatische Oberlandesgericht ausgeführt hat, nicht richtig. Stattdessen wird im Einzelfall zu prüfen sein, ob bereits Verzug eingetreten ist, und ob die entsprechenden Haftungsausschlüsse in den Konnossementbedingungen wirksam sind.

*Michael Karschau*  
*Rechtsanwalt*  
*Fachanwalt für Transport-*  
*und Speditionsrecht*

## **Grobfahrlässige Verursachung eines Schadens bei Nichtkontrolle der Durchfahrtshöhe einer Brücke**

Das Hanseatische Oberlandesgericht, Az. 6 U 210/10 hat sich mit der Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg, Az. 420 O 143/09, zu befassen.

Mit Beschluss vom 02.03.2012 hat das Hanseatische Oberlandesgericht die Berufungskläger darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung gegen das Urteil des Landgerichts Hamburg durch einstimmigen Beschluss gemäß § 522 Abs. 2 ZPO zurückzuweisen.

Dem Beschluss des Hanseatischen Oberlandesgerichts liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Transportversicherer nimmt die Beklagte, den Frachtführer, auf Schadensersatz in Höhe von ca. EUR 285.000,00 in Anspruch.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die ihren Sitz in Hamburg hat, beauftragte im Oktober 2008 die auch in Hamburg ansässige Beklagte mit dem Transport einer Maschinenanlage vom Hafen Marseille nach Figeac. Beide Orte liegen in Frankreich.

Die Beklagte führte den Transport nicht selbst durch, sondern beauftragte ihrerseits ein französisches Unternehmen, NI 1, die wiederum ein weiteres französisches Unternehmen, NI 2, mit der Durchführung des Transportes beauftragte. Der Fahrer der NI 2 fuhr im Hafen

von Marseille zu einem Hafenausgang und dort wurde ihm die Durchfahrt angesichts des Übermaßes der transportierten Güter verweigert. Dem Fahrer wurde seitens des Wachmanns ein für Übermaßtransporte genannter Hafenausgang genannt und auf dem Weg dorthin wollte der Fahrer eine Brücke unterfahren, dessen Durchfahrtshöhe jedoch nicht ausreichte. Die transportierte Maschinenanlage prallte gegen die Brücke und wurde erheblich beschädigt.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten Ersatz des eingetretenen Schadens. Der setzt sich im Wesentlichen aus dem Warenwert der total zerstörten Maschinenteile, den Transportkosten von Ersatzteilen aus Japan nach Frankreich sowie die Mehrkosten wegen der Unterbrechung der Montagearbeiten zusammen.

Die geltend gemachte Schadenhöhe wurde durch ein Gutachten, welches ein französisches Handelsgericht im Rahmen eines Rechtsstreits eingeholt hat, welches denselben Schadensfall betrifft, jedoch von anderen Beteiligten geführt wird, nachgewiesen.

Die Beklagte trat dem Anspruch der Klägerin mit der Argumentation entgegen, es sei lediglich ein Speditionsvertrag nicht aber ein Frachtvertrag zwischen ihr und der Versicherungsnehmerin der Klägerin vereinbart. Die NI 1 trägt weiter vor, ein qualifiziertes Verschulden des Fahrers sei nicht ersichtlich. Aufgrund der Angabe des Wachmanns hätte er nicht damit rechnen müssen, dass die Brückenhöhe nicht ausreichend sei, um die Sendung gefahrlos hindurch zu fahren und im Übrigen sei er lediglich mit einer Geschwindigkeit von maximal 38 Stundenkilometern gefahren.

Das Landgericht Hamburg hat der Klage in voller Höhe stattgegeben. Nach Ansicht des Landgerichts war der Gerichtsstand in Hamburg gegeben, sowie auch das deutsche Recht anzuwenden. Im Übrigen sei der Vertrag zwischen der Versicherungsnehmerin der Klägerin und der Beklagten als ein Frachtvertrag im Sinne von § 407 HGB zu bewerten.

Die geltend gemachte Schadenhöhe sei durch das gerichtliche Sachverständigen Gutachten, welches das Handelsgericht in Frankreich in Auftrag gegeben hat, bestätigt worden und weder die Beklagte noch die Nebenintervenientin hätten die Feststellung des französischen gerichtlichen Sachverständigen in Zweifel gezogen.

Auf eine Haftungsbegrenzung kann sich die Beklagte wegen § 435 HGB nicht berufen. Der Beklagten fällt hinsichtlich der Verursachung des Schadensfalls ein qualifiziertes Verschulden zur Last.

Das Landgericht Hamburg hat hierzu ausgeführt, dass der Fahrer aufgrund der unstreitigen Überhöhe des Sendungsgutes unter eine Brücke nur mit einer solchen Geschwindigkeit hätte fahren dürfen, die es ihm ermöglicht hätte, bei der ersten, leichtesten Berührung sofort zu stoppen und dann nach Möglichkeit wieder rückwärts heraus zu fahren. Das Sendungsgut hatte für den Fahrer einen erkennbar hohen Wert, so dass der Fahrer hier zu besonderen Sorgfaltsanforderungen verpflichtet war.

Bei dem ersten Hafenausgang ist dem Fahrer die Passage aufgrund des Übermaßes der Sendung verweigert worden. Mithin auch bereits von dritter

Seite ein Hinweis darauf vorlag, dass ein Übermaß vorlag, so dass der Fahrer besonders vorsichtig hätte fahren müssen. Insbesondere hätte er sich jedoch darüber vergewissern müssen, welche genaue Durchfahrtshöhe sein Lkw hat, um zu gewährleisten, dass eine Passage unter der Brücke möglich gewesen wäre. Dem Fahrer war die übermäßige und ungewöhnliche Höhe seines Sendungsgutes unstreitig bekannt und mithin hätte er besonderes sorgfältig handeln müssen. Die Argumentation der NI 1, der Fahrer hätte sich aufgrund des Hinweises des Wachmannes, der Fahrer müsse einen anderen Hafenausgang nehmen, darauf verlassen dürfen, dass der Weg dorthin gefahrlos passierbar war, nicht gehört werden. Nicht nur, dass aus dem Vortrag nicht deutlich wurde, ob gegebenenfalls nur ein oder aber mehrere Wege zu dem anderen Hafenausgang führte, so wären etwaige Angaben des Wachmannes auch nur dann zu berücksichtigen gewesen, wenn diesem überhaupt die genaue Höhe des Transportes bekannt gewesen wären. Denn nur dann wäre dem Wachmann überhaupt möglich gewesen, dem Fahrer Auskunft darüber zu erteilen, ob er den anderen Weg gefahrlos hätte befahren können. Dies ist jedoch seitens der NI 1 vorgetragen worden.

Nach alledem das Landgericht Hamburg der Klage in voller Höhe stattgegeben hat.

Die Beklagte hat gegen dieses Urteil Berufung eingelegt und wie eingangs ausgeführt, hat das Hanseatische OLG mit Beschluss vom 02.03.2012 darauf verwiesen, dass beabsichtigt sei, die Berufung durch Beschluss zurückzuweisen.

Das Gericht macht deutlich, dass es von der internationalen Zuständigkeit der deutschen Gerichte ausgeht. Zumindest auf das Rechtsverhältnis zwischen der Klägerin und der Beklagten sei deutsches Recht anwendbar. Auf die Rechtsverhältnisse zwischen der Beklagten und der NI 1 bzw. NI 2 kommt es nicht an.

Das Hanseatische OLG bestätigt, dass das LG Hamburg zu Recht vom Vorliegen eines Frachtvertrages im Sinne der §§ 407 ff. HGB ausgegangen ist. Nicht nur, dass der an die Beklagte gerichtete Auftrag mit „TRANSPORTAUFTRAG“ überschrieben ist, so heißt es dort auch „Wir beauftragen Sie hiermit gemäß ADSp/CMR folgenden Transport durchzuführen“. Nach Ansicht des OLG ist der Wortlaut dieses Vertrages eindeutig und mithin als Transportauftrag und nicht als Speditionsvertrag zu qualifizieren.

Demnach die Beklagte als Frachtführer für die Beschädigung an dem transportierten Gut zu haften hat. Der Senat beabsichtigt insoweit auch den Ausführungen des Landgerichts zu folgen, dass die Beklagte sich nicht auf Haftungsbefreiung und –begrenzung berufen kann, da davon auszugehen ist, dass § 435 HGB durchgreift.

Das Hanseatische OLG bestätigt, dass der Fahrer unter der Brücke allenfalls mit so geringem Tempo hätte durchfahren dürfen, dass er bei der ersten, leichtesten Berührung hätte stoppen können. Das OLG schätzt die vorgetragene Geschwindigkeit von 38 km/h als viel zu hoch ein. Im Übrigen das Landgericht zu Recht darauf hingewiesen hat, dass der Fahrer sich vor Fahrtantritt hätte verge-

wissern müssen, wie hoch die Ladung auf dem Lkw ist. Nach Ansicht des OLG handelt es sich um eine elementare Vorsichtsmaßnahme. Das Sendungsgut sollte mehr als 400 km transportiert werden. Bei einer solchen Strecke sei es unerlässlich zu wissen, wie hoch der Lkw einschließlich Ladung ist.

Auch bestätigt das Hanseatische OLG, dass die Beklagte sich nicht darauf berufen kann, dem Fahrer sei seitens des Wachmanns die Weisung erteilt worden, einen anderen Hafenausgang, der geeignet war für Übermaßtransporte, zu benutzen. Nicht nur, dass aus der Angabe des Wachmanns bereits deutlich wird, dass angesichts der Überhöhe besondere Vorsicht geboten war, darüber hinaus nicht vorgetragen ist, dass der Wachmann überhaupt wusste, wie hoch Lkw und Ladung waren, denn dies hatte dieser offensichtlich nicht nachgemessen. Auch ist nicht vorgetragen, dass der Fahrer dem Wachmann gesagt hat, wie hoch der Lkw mit Ladung war, so dass für den Fahrer schon erkennbar war, dass der Wachmann nicht prüfen konnte, welche Strecke zum anderen Hafenausgang für den Transport geeignet war.

Die Argumentation der Beklagten, dass der streitgegenständliche Fall vergleichbar sei, wenn eine behördliche Genehmigung vorläge, weist das OLG zurück. Nicht nur, dass die Angaben des Wachmanns nicht mit einer behördlichen Genehmigung gleich zu setzen ist, so ist doch vorliegend insbesondere zu berücksichtigen, dass der Fahrer schlicht nicht überprüft hat, wie hoch der von ihm gefahrene Lkw samt Ladung ist. Die Brückenhöhe war wohl nicht durch irgendwelche Schilder erkennbar. Gerade dies jedoch den Fahrer zu einer beson-



deren Vorsicht hätte veranlassen müssen. Das OLG wiederholt, dass der Fahrer vor Beginn der Fahrt sich über die Höhe des Lkws und Ladung hätte vergewissern müssen. Wenn er nämlich nicht weiß, wie hoch Ladung und Lkw sind, kann er auch nicht beurteilen, ob eine Brückendurchfahrtshöhe ausreicht oder nicht. Hiervon völlig unabhängig, ob die Brücke beschildert ist oder nicht. Nach Ansicht des OLG handelt es sich hier um einen besonders schweren Pflichtverstoß, bei dem sich der Fahrer krass über die Sicherheitsinteressen des Absenders hinweggesetzt hat. Wer elementare Sicherheitsvorkehrungen unterlässt, handelt in dem Bewusstsein, dass es wegen des Fehlers solcher Vorkehrungen zu einem Schadenseintritt kommen kann.

Weiter weist das OLG darauf hin, dass die in der ersten Instanz zugesprochene Schadenhöhe nicht zu beanstanden ist. Das weitere Bestreiten der NI 1 hinsichtlich der Schadenhöhe in der Berufungsinstanz ist gemäß § 531 Abs. 2 nicht zu berücksichtigen. Die NI 1 hätte schon dieses Verteidigungsmittel in der ersten Instanz vorbringen müssen.

Zwar haben sowohl Beklagte als auch NI 1 in der ersten Instanz die Schadenhöhe bestritten, für den maßgeblichen Zeitpunkt des Schlusses der mündlichen Verhandlung in erster Instanz hier jedoch davon auszugehen ist, dass die Schadenhöhe unstreitig geworden ist. Zu berücksichtigen ist hierbei, dass die Klägerin sich hinsichtlich des von ihr geltend gemachten Schadens zunächst auf ein Privatgutachten, des Warenwerts ausweislich der Handelsrechnung sowie hinsichtlich der Transportkosten ausweislich einer Rechnung bezogen hat.

Die Ausführungen im Privatgutachten konnten von der Beklagten und NI 1 zulässigerweise bestritten werden. Grundsätzlich muss auch ein einmal erfolgtes Bestreiten nicht wiederholt werden.

Die Beklagte hat jedoch ihr Bestreiten hinsichtlich der Schadenshöhe ausdrücklich darauf gestützt, dass das vorgelegte Parteigutachten zum Nachweis der Schadenhöhe nicht geeignet sei. Im Übrigen hat die Beklagte darauf verwiesen, dass die Frage, ob ein Totalschaden des Sendungsguts anzunehmen sei, Gegenstand eines in Frankreich geführten Rechtsstreits sei. Die Klägerin hat das in Frankreich gerichtlich eingeholte Sachverständigengutachten in den deutschen Rechtsstreit eingeführt. Der gerichtliche Sachverständige hat ausdrücklich die vom Privatgutachter errechneten Schadensbeträge bestätigt. Nachdem das französische, gerichtliche Gutachten in den deutschen Rechtsstreit eingeführt wurde, hätte die Beklagte ausdrücklich sich dazu erklären müssen, ob sie an ihrem Bestreiten der Schadenshöhe festhält oder nicht. Das Landgericht hätte insoweit einen gerichtlichen Hinweis gemäß § 139 erteilen müssen und hat auch einen solchen Hinweis erteilt. Im Übrigen das Landgericht insoweit die mündliche Verhandlung wiedereröffnet hat und ausdrücklich darauf hingewiesen hat, dass die Kammer vor dem Hintergrund des französisch-gerichtlichen Gutachtens von den dort genannten Beträgen zur Schadenhöhe ausgehen werde. Zumindest jedoch das Gutachten eine ausreichende Grundlage im Rahmen von § 287 ZPO bieten würde. Damit war ein ausreichender und zutreffender Hinweis an die Parteien des Rechtsstreits ergangen und hätten die Parteien ausreichend Gelegenheit dazu gehabt, auf

das französische Gutachten und die Hinweise des Landgerichts Hamburg einzugehen. Weder die Beklagte noch die Nebenintervenientin zu 1 haben jedoch die Schadenhöhe weiter problematisiert, so dass das Landgericht zu Recht die Beklagte antragsgemäß verurteilt hat und der Beklagten und Nebenintervenientinnen zweiter Instanz nunmehr ein weiteres Bestreiten der Schadenhöhe nicht zusteht.

Die Stellungnahmen der Parteien zu den Hinweisen des OLG stehen noch aus.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht*

### **Haftung des Sammelladungs- spediteurs als Frachtführer**

Über die Haftung des Sammelladungsspediteurs herrscht in den beteiligten Verkehrskreisen manchmal Unklarheit. Die Stellung eines Frachtführers erlangt ein Spediteur, wenn er von seiner Befugnis Gebrauch macht, Güter in Sammelladung auf eigene Rechnung befördern zu lassen. Fraglich war oftmals, wo die Schadenseintrittsverpflichtung des Sammelladungsspediteurs endete, ob er etwa wie ein Frachtführer bis zur Ablieferung bei dem Endempfänger für dort festgestellte Schäden einzustehen hat. Die Antwort ergibt sich bereits durch genaues Lesen der gesetzlichen Bestimmung, § 460 II HGB. Der Gesetzgeber hat geregelt, dass ein Sammelladungsspediteur die Recht und Pflichten

eines Frachtführers hinsichtlich der Beförderung in Sammelladung hat. Seine Haftung als Frachtführer endet also mit dem Zeitpunkt, wo die von ihm veranlasste Beförderung in Sammelladung endet – also mit der Ablieferung bei dem von ihm eingesetzten Sammelladungs- / Empfangsspediteur. Danach entstandene Schäden, also im Gewahrsam des Empfangsspediteurs oder im Nachlauf, hat der Sammelladungsspediteur nicht mehr als Frachtführer zu verantworten.

Das hat die Rechtsprechung nicht immer so klar gesehen. Zudem war Rechtsprechung des BGH bis zur Novellierung des Transportsrechts zu § 413 II S. 1 HGB alte Fassung, dass die Haftung des Sammelladungsspediteurs auch für die Zeit des speditionellen Nachlaufs fortbesteht, sofern der Speditionsauftrag die Auslieferung an den Endempfänger umfasst. Mit Urteil vom 07.04.2011 hat der BGH nunmehr klargestellt, dass diese Rechtsauffassung wegen der geänderten gesetzlichen Regelung – § 460 II HGB – nicht aufrechterhalten wird.

*Christoph von Dannenberg  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transportrecht- und  
Speditionsrecht  
Fachanwalt für Versicherungsrecht*

## Abfindungsfälle

Wir dachten, wir hätten die sog. Abfindungsfällen hinter uns gelassen und wurden kürzlich eines Besseren belehrt.

In einer Anlage an einen Geschädigten, die seitens der Fa. FedEx mit der harmlosen Überschrift „Regulierungsangaben“ bezeichnet wird, heißt es im letzten Satz: „Hiermit bestätigen wir, dass wir das Angebot einer Schadensregulierung annehmen und damit jedwede Ansprüche aus dem oben genannten Transport gegenüber der Federal Express Europe Inc. Deutsche Niederlassung und mit ihr verbundener Unternehmen endgültig abgegolten sind.“ Ein Schelm, wer Böses dabei denkt?

Seien Sie in der Zukunft sensibilisiert und/oder sensibilisieren Sie auch Ihre Versicherungsnehmer. Wir können nur empfehlen, die Anlage „Regulierungsangaben“ nicht zu unterschreiben.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht*

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

## Transportbedingte Zwischenlagerung unterliegt in der Regel ab 7 Tagen Lagerrecht und nicht Frachtrecht

In dem von uns vor dem Landgericht Wuppertal zu dem Aktenzeichen 130 O 62/10 geführten Verfahren entschied die Kammer am 4. Januar 2012 den nachfolgend dargestellten Fall zu unseren Gunsten:

Die Versenderin, Versicherungsnehmerin der Klägerin, beauftragte die beklagte Spedition mit der Durchführung eines Transportes von zwei Paletten RFID Equipment von Österreich nach Deutschland. Die Paletten wurden abgeholt und in das Zwischenlager der Beklagten gebracht.

Die Versenderin versah den Speditionsauftrag mit dem Vermerk „*Bitte zwischenlagern in Wuppertal*“. Die Auslieferung an die vorgesehene Empfängerin sollte dann auf gesonderte Weisung erfolgen. Das Sendungsgut blieb zunächst auf dem Lager der Beklagten. Zum Auslieferungsauftrag kam es nicht. Denn nach 10 Tagen stellte die Beklagte fest, dass das Sendungsgut verloren war.

Wir stritten insbesondere um die Frage, ob der Rechtsstreit Frachtrecht (so die Beklagte) oder dem Lagerrecht (so wir) unterworfen war. Die Entscheidung ist deswegen relevant, weil nach Lagerrecht eine unbegrenzte Haftung bestand. Nach Frachtrecht, hier der CMR, wäre es auf die Frage des qualifizierten Verschuldens angekommen.

Die Kammer entschied, dass hier nicht mehr von einer verkehrsbedingten Lage-

nung (dann Frachtrecht), sondern von einer verfügbaren Lagerung im Rahmen eines kombinierten Fracht-/Lagervertrags auszugehen war. Bei diesem kombinierten Vertrag überwog das Lagerelement. Denn wenn eine Zwischenlagerung bei längeren, ungewissen Zeiträumen erfolgen soll, oder wenn der Absender Weisungen gegeben hat, das Gut vorübergehend einzulagern, kann nicht mehr von einer verkehrsbedingten Lagerung gesprochen werden.

Längere Lagerungsphasen sind auch bei verkehrsbedingten Lagerungen nach den Regeln des gemischten Vertrages zu behandeln. Die Kammer entschied, dass solche längere Lagerungsphasen in der Regel ab einem Lagerzeitraum von 7 Tagen angenommen werden können.

Das Verschulden des Lagerhalters für den Verlust wurde damit nach § 475 HGB vermutet. Der Lagerhalter, die Beklagte, hätte sich deswegen in vollem Umfang für den Verlust des Guts bzw. für die Sorgfalt eines ordentlichen Lagerhalters freibeweisen müssen. Es handelt sich um einen Fall einer gesetzlichen Verschuldensvermutung. Diese Vermutung konnte die Beklagte nicht erschüttern. Zumal die Beklagte die Sendung – hochwertige Elektronikteile – auf einem nicht gesicherten Lagerplatz verwahrte.

Die Beklagte berief sich schließlich auf die Haftungsbeschränkung nach den ADSp. Auch diesem Argument folgte die Kammer – zu Recht! – nicht. Nach Ziffer 24.1 der ADSp gibt es grundsätzlich eine Beschränkung der Haftung des Spediteurs bei einer verfügbaren Lagerung. Allerdings gilt diese Beschränkung

nach Ziffer 27.1 der ADSp nicht im Falle der Verletzung vertragswesentlicher Pflichten.

Die Kammer entschied, dass die Aufbewahrung von diebstahlgefährdetem Gut in einem nicht besonders gesicherten Lager eine Verletzung vertragswesentlicher Pflichten ist. Denn die Sicherung des einzulagernden Guts ist eine Kardinalpflicht des Lagerhalters. Die Kammer entschied aus diesen Gründen gegen die Beklagte und für die von uns vertretene Klägerin.

Aus diesem Urteil folgt, dass Spediteure grundsätzlich bei einer transportbedingten Zwischenlagerung Vorsicht walten lassen müssen. Denn die Haftung nach Lagerrecht ist deutlich schärfer als die Haftung nach Frachtrecht. Insbesondere die 7-Tagesgrenze sollte dabei beachtet werden. Den Ladungsinteressen hingegen sollte vor dem Hintergrund dieser Entscheidung ebenfalls bewusst sein, dass der einfache Hinweis eines Frachtführers/Spediteurs auf eine transportbedingte Zwischenlagerung nicht grundsätzlich zu der Anwendung des (haftungsbeschränkten) Frachtrechts führt.

Stattdessen sollte in Regressfällen die Dauer der Zwischenlagerung und die näheren Umstände der entsprechenden Weisung genau geprüft werden. Die Regresserlöse könnten hierdurch in Fällen wie dem Vorliegenden ganz erheblich erhöht werden.

*Michael Karschau  
Rechtsanwalt  
Fachanwalt für Transport-  
und Speditionsrecht*

## **Herzlich willkommen!**

*Abschließend noch ein Hinweis in eigener Sache:*

*Herr Rechtsanwalt Christoph von Dannenberg ist seit Anfang diesen Jahres in unserer Kanzlei tätig. Hierüber freuen wir uns sehr!*

*Herr von Dannenberg verfügt über umfangreiche und langjährige Berufserfahrung in unseren Spezialgebieten.*

*Herr von Dannenberg gehört zu den ersten Fachanwälten für Transport- und Speditionsrecht überhaupt in Deutschland und ist gleichzeitig Fachanwalt für Versicherungsrecht. Daneben ist Herr von Dannenberg – wie auch Herr Grimme - ständiger Mitarbeiter der Zeitschrift „Transportrecht“. Er ist unter den unten genannten Kontaktdaten für Sie zu erreichen.*

---

### **Ihre Ansprechpartner:**

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

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

Michael Karschau  
m.karschau@grimme-partner.com

Christoph von Dannenberg  
c.vondannenberg@grime-partner.com

Grimme & Partner,  
Neumühlen 15, 22763 Hamburg  
Tel.: +49 40 32 57 87 70  
Fax: +49 40 32 57 87 99  
[www.grimme-partner.com](http://www.grimme-partner.com)

**Wir wünschen unseren geschätzten Lesern ein frohes und  
gesegnetes Osterfest!!**