



## NEWSLETTER #3/2009

### **Die Höhe der Ersatzleistung bei einem qualifizierten Verschulden des Frachtführers gem. Art. 29 CMR**

Mit seinem in TransportR. 2009, S. 1 ff abgedruckten Aufsatz hat Schmidt (erneut) die Frage aufgeworfen, in welcher Höhe der Frachtführer, dem ein qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR vorzuwerfen ist, Schadensersatz zu leisten hat.

Schmidt vertritt – insbesondere unter Bezugnahme auf Thume in TransportR. 2008, S. 78 – die Auffassung, dass der kaufmännische Versender, dessen Sendung in Verlust geraten ist, nur Schadensersatz in Höhe seines eigenen Wiederbeschaffungswertes, nicht aber in der Höhe seines Verkaufspreises verlangen könne.

Verkürzt begründet damit, dass – in Ermangelung einschlägiger Bestimmungen in der CMR selbst – regelmäßig die nationalen Vorschriften der §§ 249 ff BGB ergänzend heranzuziehen seien.

Mit der Folge, dass der kaufmännische Versender, der die in Verlust geratenen Güter nachliefere, für die in Verlust geratene Sendung nur den Wiederbeschaffungswert, nicht aber seinen Verkaufspreis ersetzt verlangen könne, da der kaufmännische Versender andernfalls und unzulässigerweise einen (doppelten) Gewinn erzielen würde.

M.E. ist die Auffassung von Schmidt unrichtig, wird die Höhe des von dem Frachtführer nach Art. 17, 29 CMR zu leistenden Schadensersatzes aber bereits seit Jahren vor deutschen Gerichten ausgiebig diskutiert.

Damals, wie heute, sprechen die Gerichte dem kaufmännischen Versender (bzw. dessen Transportversicherer) regelmäßig (auch) für die in Verlust geratene Sendung den Verkaufswert – und damit den entgangenen Gewinn – zu (vgl. OLG München, TransportR. 1998, S. 353, OLG Stuttgart, TransportR. 2002, S. 23; OLG Düsseldorf, TransportR. 2003, S. 343; OLG Karlsruhe, OLGR 2006, S. 229; OLG Köln, TransportR. 2007, S. 316; OLG Koblenz, VersR. 2007, S. 1009).

Aktuell liegen uns in von uns bearbeiteten Verfahren drei oberlandesgerichtliche Entscheidungen gleichen Inhalts vor.

Namentlich die des OLG Nürnberg vom 04.02.2009 (= TransportR. 2009, S. 256), die des OLG Hamburg vom 27.08.2009, Az. 6 U 217/08, und die des OLG Stuttgart vom 22.07.2009, Az. 3 U 18/09.

Die Begründungen der vorangestellten Entscheidungen sind im Wesentlichen gleichlautend.

Nach Auffassung des OLG Nürnberg und des OLG Stuttgart, muss sich der Geschädigte grundsätzlich nicht auf

die nat. Vorschriften der §§ 249 ff BGB verweisen lassen, sondern bestimmt sich die Höhe des von dem Frachtführer zu leistenden Schadensersatzes unmittelbar aus Art. 23 I CMR (d.h. dem Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme = Verkaufspreis).

Das OLG Hamburg stellt ergänzend darauf ab, dass es ggf. Sache des Frachtführers wäre, darzulegen und nachzuweisen, dass die in Verlust geratenen Güter einen niedrigeren Wert als den Verkaufspreis hatten.

Für die Richtigkeit der vorangestellten Entscheidungen dürfte auch sprechen, dass – im Rahmen der Haftung des Frachtführer nach den §§ 425 ff HGB - § 429 III 2 HGB eine gesetzliche Vermutung dafür begründet, dass es sich bei dem Verkaufspreis des Versenders um den maßgeblichen Marktpreis handelt, im Übrigen der Geschädigte aber auch nach § 252 BGB Anspruch auf Ersatz des entgangenen Gewinns hat. Tatsächlich dürfte der Auffassung von Schmidt aber grundsätzlich entgegen zu halten sein, dass ein kaufmännischer Versender den Verkauf seiner (vertretbaren) Güter regelmäßig gewerblich betreibt.

Mithin die Ersatzlieferung für die in Verlust geratene Sendung regelmäßig auch an einen Dritten hätte veräußern können und mithin durch den Verlust einer Sendung keinen doppelten Gewinn erzielt.

Allerdings ist gegen die Entscheidung des OLG Nürnberg Revision eingelegt (Az. des BGH: I ZR 39/09). Es steht daher zu hoffen, dass der BGH zu den vorangestellten Fragen zeitnahe abschließend Stellung nimmt.

*Benjamin Grimme*

**Wer bin ich ? ( und was habe ich zu tun ? )**

**Anmerkung zu BGH Urt. v. 18.06.2009 – I ZR 140/06 und Urt. v. 29.07.2009 – I ZR 212/06**

Hatte der letzte Newsletterbeitrag die Frage behandelt, wer meine Leute (im Luftfrachtrecht) sind, so beschäftigt sich dieser Beitrag mit der Frage, wer ich selbst bin. Hört sich esoterisch an, hat aber mit Transportrecht zu tun. Oder anders ausgedrückt, kann im Rahmen der Haftungsdurchbrechung des § 660 III HGB auf den „Leute-Begriff“ des § 607 I HGB zurückgegriffen werden.

Diese Frage hatte jüngst der BGH zu entscheiden und beantwortete sie in seinem Urteil vom 18.06.2009 – ZR 140/06 im Sinne der herrschenden Meinung in der Literatur. Der Leitsatz des Urteils lautet:

„ Die Haftungsbeschränkung nach § 658, 659 und 660 I HGB entfallen gemäß § 660 III HGB nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters. Die Vorschrift des § 607 I HGB findet im Rahmen des § 660 III HGB keine Anwendung.“

Der BGH begründete seine Auffassung sowohl mit dem Wortlaut der Vorschrift des § 660 III HGB sowie mit seiner Entstehungsgeschichte. Der Wortlaut lege bereits eine Auslegung in Richtung einer ausschließlich persönlichen Verfrachterhaftung ohne Verschuldenszurechnung nahe. Eine solche Folgerung sei jedoch nicht zwingend. Die sog. Visby-Regeln sollten die seit 1924 existierenden Haager Regeln in Richtung der CMR und des WA modernisieren. Diese sahen in Art 29 CMR bzw. Art. 25 WA ausdrücklich eine Gleichstellung Frachtführerhaftung und Haftung des Frachtführers für seine Leute und Bediensteten vor. Eine solche Gleichstellung fehlt jedoch in

Art 4 § 5 lit. e Haager Visby-Regeln, auf dem die Vorschrift des § 660 III HGB beruht. Der Umstand, dass der Gesetzgeber bei Einarbeitung des Art. 4 § 5 lit. e Haager Visby-Regeln davon abgesehen hat, durch einen Zusatz in § 660 III HGB zu bestimmen, dass das qualifizierte Verschulden der Schiffsbesatzung und der Leute des Verfrachters zum Wegfall der Haftungsbegrenzung gem. §§ 658, 659, 660 I HGB führt, rechtfertigt die Annahme dass lediglich eigenes qualifiziertes Verschulden des Verfrachters zu einer Haftungsdurchbrechung bewirkt.

Hat der BGH die Möglichkeit der Haftungsdurchbrechung auf das Eigenverschulden begrenzt, so definiert das Gericht den handelnden Personenkreis wie folgt:

„ Handelt es sich um den in Anspruch genommenen Verfrachter um eine juristische Person oder – wie im Streitfall- um eine Kapitalgesellschaft, erfordert der Verlust des Rechtes auf Haftungsbeschränkung ein qualifiziertes Verschulden der Organe des Anspruchsgegners, hier also des Geschäftsführers der Beklagten.“

Im zu entscheidenden Fall hatte der Verfrachter einen gebrauchten PKW in einem Container per Schiff nach Afrika zu transportieren. Der Verfrachter hatte diese Weisung auftragsgemäß an den beauftragten Unternehmer weitergegeben. Dieser hatte den Transport zuerst offen durchgeführt. Nach Umladung im Hafen Dakar in einen Container wurde der PKW dann nicht ausreichend gegen Ladungsverschiebung gesichert.

Der BGH erkannte kein qualifiziertes Eigenverschulden des Verfrachters, da er darauf vertrauen konnte, dass der beauftragte Unternehmer seine Weisung zur Containerverladung folgen würde. Insbesondere sei es dem Ver-

frachter nicht als schwere Pflichtverletzung zuzurechnen, dass er darauf verzichtet hat, die Einhaltung der Anweisung in den Ver- und Umladehäfen durch einen speziell durch diesen Zweck beauftragten Agenten überwachen zu lassen.

Der Verlademangel bei Umladung in Dakar auf dem Weg zum Zielhafen Luanda wurde dem Verfrachter somit nicht als qualifiziertes Verschulden zugerechnet, so dass er sich auf die Haftungsbeschränkung des § 660 I HGB mit einem Regulierungsbetrag von 2 SZR je kg Schadengewicht berufen konnte.

Eineinhalb Monate später hatte der BGH (Urt. v. 29.07.2009 – I ZR 212/06) wiederum einen Fall der Sendungsbeschädigung im Seerecht aufgrund eines Ladungssicherungsmangels zu entscheiden.

Der BGH wiederholt seine oben genannte Rechtsprechung zum Eigenverschulden des Verfrachters.

Bemerkenswerter ist der Umstand, dass der BGH seine im Jahre 2002 (Urt. v. 08.05.2002 – I ZR 34/00) aufgestellte Rechtsprechung zur sekundären Darlegungslast des Landfrachtführers bei Beschädigung der Sendung aufgrund von Ladungssicherungsmangel auf den Verfrachter des Seerechtes überträgt und den vermuteten groben Organisationsmangel zum Organverschulden erhebt.

Wörtlich heißt es:

„ Verlässt ein Schiff den Hafen mit unzureichend gesicherter Ladung, so spricht dies zunächst für ein grobes Organisationsverschulden. Daher muss der Beklagte im Einzelnen vortragen, was sie zur Vermeidung des konkret eingetretenen Schadens unternommen hat. Dazu gehört auch der

Vortrag, welche organisatorischen Maßnahmen die Beklagte selbst, bzw. die für sie handelnden Organe ergriffen haben, um Verladungsfehler der hier vom Berufungsgericht festgestellten Art zu verhindern. Kommt der Verfrachter der ihm obliegenden Darlegungslast – wie im Streitfall – nicht nach, erstreckt sich folglich die Vermutung eines groben Organisationsverschuldens auch auf das Verhalten seiner Organe.“

Entsprechend konnte der Verfrachter sich im zu entscheidenden Fall nicht auf die Haftungsbeschränkung des § 660 I HGB berufen.

Während im ersten besprochenen Urteil eine einfache Weisung an den beauftragten Unternehmer ausreichte um dem Verfrachter die Berufung auf die Haftungsbeschränkung zu ermöglichen und er keine Agenten zur Überwachung an Verlade- und Umladehäfen vorhalten muss, hat der Verfrachter im zweiten Fall vollumfänglich „die Hosen runterzulassen“ um dem Vorwurf des groben Organisationsverschuldens zu entgehen. Hier scheint der BGH ersichtlich seine Darlegungslastanforderungen angezogen zu haben.

Aber auch innerhalb der Entscheidung selbst scheint der BGH seine Rechtsprechung nicht stringent durchzuhalten. So war es in dem zu entscheidenden Fall auch zu einer Beschädigung der Sendung auch auf der Landstrecke gekommen. Hier hatte der BGH sich mit der Argumentation des Berufungsgerichtes auseinander zu setzen. Dieses hatte eine falsche Verzerrung der Sendung auf dem Tieflader unterstellt, sah aber die sekundäre Darlegungslast des Frachtführers nicht ausgelöst, da keine Anhaltspunkte für ein Organisationsverschulden vorgetragen waren. Der BGH hat diese Auffassung des Berufungsgerichtes nicht beanstandet.

Nun müssen wir uns die Argumentation des BGH wenige Seiten vorher zur Begründung der sekundären Darlegungslast bei Sendungsbeschädigungen aufgrund von Ladungssicherungsmängeln im Seerecht nochmals vor Augen führen.

„ Verlässt ein Schiff den Hafen mit unzureichend gesicherter Ladung, so spricht dies zunächst für ein grobes Organisationsverschulden.“

Der BGH müsste sich auch bei einem unterstellten Ladungssicherungsmangel an seiner eigenen Rechtsprechung festhalten lassen und somit ein vermutetes Organisationsverschulden unterstellen.

Festzuhalten bleibt, dass durch die Anwendung der sekundären Darlegungslast des Frachtführers bei Sendungsbeschädigungen aufgrund von Ladungssicherungsmängeln im Seerecht und der Gleichstellung von Organisations- und Organverschulden die Regressmöglichkeiten gegen den Verfrachter erheblich erweitert wurden.

*Stephan Göke*

### **§ 15a RVG Anrechnung der Geschäftsgebühr im Kostenfestsetzungsverfahren**

Am 05.08.2009 ist § 15a RVG in Kraft getreten. Die Regelung des § 15a RVG soll dazu dienen, die Probleme, die in der Praxis aufgrund von Entscheidungen des BGH zur Anrechnung der Geschäftsgebühr auf die Verfahrensgebühr aufgetreten sind, zu beseitigen.

Es steht zu erwarten, dass die Probleme beseitigt werden. Zurzeit jedoch bestehen die Probleme insofern weiter, als dass sich die Frage stellt, ab welchem Zeitpunkt die Regelung des § 15a RVG Anwendung findet.

Das Landgericht Berlin hat in seinem Beschluss vom 05.08.2009, Az. 82 T 453/09 entschieden, dass § 15a Abs. 2 RVG ab dem 05.08.2009 anzuwenden ist. Die Übergangsregelung des § 60 Abs. RVG sei nicht einschlägig, da in § 15a RVG keine Gesetzesänderung gesehen werden kann, sondern lediglich eine vom Gesetzgeber gewollte Klarstellung für die Anrechnung von Gebühren enthalte, um die durch die BGH- Rechtsprechung entstandenen vielfältigen Probleme in Bezug auf die Anrechnung der außergerichtlichen Geschäftsgebühr auf die Verfahrensgebühr zu beheben.

Da § 15a Abs. 2 RVG eine Frage der Kostenerstattung beantwortet, für die es keine gesonderte Übergangsregelung gibt, muss konsequenterweise die neue Regelung unmittelbar mit ihrem Inkrafttreten angewandt werden, und zwar unabhängig davon, wann dem Anwalt der Auftrag erteilt worden ist.

Das OLG Stuttgart geht in seinem Beschluss vom 11.08.2009, Az. 8 W 3039/09, sogar weiter. Das OLG hat entschieden, dass § 15a Abs. 2 RVG auch auf noch nicht abschließend entschiedene „Altfälle“ anzuwenden ist. Es hat daher einer Beschwerde gegen eine Entscheidung der Vorinstanz abgeholfen, in der die Vorinstanz nur die um den Anrechnungsbetrag verminderte Verfahrensgebühr festgesetzt hat.

Auch das OLG Stuttgart sieht in § 15a RVG keine Gesetzesänderung, sondern eine vom Gesetzgeber gewollte Klarstellung, um die durch die Rechtsprechung des BGH entstanden Probleme zu beheben.

Die Übergangsregelung des § 60 Abs. 1 RVG sei daher nicht einschlägig, so dass Altfälle nicht von der Übergangsvorschrift des § 60 Abs. 1 RVG erfasst werden. Die Vorschrift § 15a Abs. 2

RVG ist daher nicht nur ab dem 05.08.2009 anzuwenden, sondern insbesondere auch auf noch nicht abschließend entschiedene „Altfälle“.

Die Gerichte räumen mit der verfehlten Anrechnungsrechtsprechung des BGH auf. Sowohl das Landgericht Berlin als auch das Oberlandesgericht Stuttgart haben sich jedoch nicht gescheut, die Rechtsbeschwerde hinsichtlich ihrer Entscheidung zuzulassen. Auf eine baldige Entscheidung des BGH wird gehofft, so dass die endlosen Diskussionen über die Anrechnung der Geschäftsgebühr auf die Verfahrensgebühr im Kostenfestsetzungsverfahren ein Ende finden kann.

*Angela Schütte*

### **Vollstreckbarkeit deutscher Leistungsurteile in den Niederlanden bei Vorliegen eines negativen Feststellungsurteils über den gleichen Lebenssachverhalt mit umgekehrten Parteienrumrum**

Vorabentscheidungsersuchen des Hoge Raad der Niederlande (Niederlande), eingereicht am 03. Dezember 2008 - TNT Express Nederland B.V. / AXA Versicherung AG und Ersuchen vom gleichen Datum KLG Europe Eersel B.V. / Reedereikontor Adolf Zeuner GmbH (Rechtssachen C-533/08 und C-534/08)).

#### **1. TNT ./ AXA**

Unabhängig von dem später dem EuGH zur Vorabentscheidung vorgelegten Fragen, erging in diesem Rechtsstreit in den Niederlanden bereits in der zweiten Instanz durch den Hof Den Haag eine für den klagenden Frachtführer TNT womöglich richtungswendende Entscheidung im Hinblick auf die Beweis- und Darlegungslast zur beschränkten Haftung des Frachtführers. Da der Frachtführer als klagende Partei die negative Feststel-

lung fordert, dass er nicht qualifiziert hafte, „könnten Annahmepflicht und Beweislast auch dahingehend verteilt werden, dass der Frachtführer zu beweisen hat, dass die Umstände, unter denen die Güter abhanden gekommen sind, nur eine beschränkte –und demzufolge keine unbeschränkte – Haftung zur Folge haben“ (Hof Den Haag, 31.07.2008 s. f. 2009, 29 (vgl. Haak, Transportrecht 5/2009, 189 (194))).

Die AXA reichte indes vor Beendigung des Verfahrens in den Niederlanden Leistungsklage bei dem Landgericht München ein, der in vollem Umfang stattgegeben wurde, also auch hier TNT zur vollen Haftung verurteilt wurde. Der Rechtsbehelf gegen die erteilte Vollstreckbarerklärung der Rechtsbank Rotterdam führte schließlich zur Revision und zur Vorlage zusammengefasst folgender Fragen an den EuGH:

a) Geht die Regelung der CMR zur Zuständigkeit der Gerichte und Vollstreckbarkeit der Urteile gemäß Art. 31 III, IV CMR den Art. 71 EuGVVO insoweit vor, als dass die Regelung der CMR ausschließlich anwendbar ist und Art. 71 EuGVVO keine ergänzende Anwendung findet.

b) Bejahendenfalls, ist der EuGH für die Auslegung dieser konkurrierenden Regelungen zuständig.

c) Bejahendenfalls, Art. 31 III, IV CMR, dass um die Vollstreckbarerklärung ersuchte Gericht zur Prüfung der internationalen Zuständigkeit des Urteilsstaates sowie zu der Frage, ob die beantragte Feststellung und der beantragte Schadensersatz „die selbe Sache“ im Sinne von Art. 31 II CMR sind (Amtsblatt der Europäischen Union, C44/33 vom 21.02.2009).

## 2. KLG ./ Adolff Zeuner GmbH

a) Anders als in dem Verfahren AXA ./ TNT handelt es sich in diesem Vorgang um den „Klassiker“ zweier entgegengesetzter Entscheidungen, wobei zuerst der Unterfrachtführer der Firma Zeuner, die K-Line, gegen den Absender Agfa ein negatives Feststellungsverfahren in den Niederlanden zur Feststellung der beschränkten Haftung für den Verlust einer Sendung Kameras eingeleitet hat. Die K-Line war hierzu von ihrem Auftraggeber Zeuner bevollmächtigt worden. Zeuner war der erste Frachtführer und Vertragspartner der Firma AGFA.

Anschließend nahm die Firma Gerling als Versicherer des Verladers AGFA die Firma Zeuner in Deutschland vor dem LG Hamburg auf Zahlung der vollen Schadenssumme im Wege der Leistungsklage in Anspruch. Nach der Verurteilung Zeuners in voller Höhe, forderte diese wiederum von der Firma KLG den gesamten Betrag zzgl. Zolkkosten, der ungeachtet der Einrede der anderweitigen Rechtshängigkeit nach Art. 31 II CMR zuerkannt wurde. Zur Herstellung der Aktivlegitimation von Zeuner gegen KLG hatte die K-Line zuvor ihre Rechte gegen KLG abgetreten und die Bevollmächtigung im Rahmen des ersten negativen Feststellungsverfahrens zurückgezogen.

Seitens der Rechtsbank Rotterdam wurde im Hinblick auf dieses Urteil auch zunächst eine Vollstreckbarerklärung erteilt, wogegen sich die Beschwerde von KLG im Hinblick auf das zuvor eingeleitete negative Feststellungsverfahren in den Niederlanden richtete.

Allerdings waren im letzteren Verfahren nicht die Parteien Zeuner/KLG (wie im Leistungsprozess) sondern KLG/K-Line die Beteiligten.

b) Dreh- und Angelpunkt dieses zweiten Vorabentscheidungsersuchen ist die Vorschrift des Art. 34 Nr. 3 EuGV-VO, wonach eine Entscheidung eines Mitgliedstaates in einem anderen Mitgliedstaat nicht anerkannt wird, wenn sie mit einer Entscheidung unvereinbar ist, die zwischen „den selben Parteien“ in dem Mitgliedstaat, in dem die Anerkennung geltend gemacht wird, ergangen ist.

Eine Frage ist die Auslegung des Begriffs „zwischen den selben Parteien“, da die K-Line aufgrund abgetretenen Rechts und in Beauftragung der Firma Zeuner im niederländischen Verfahren aufgetreten ist. Mithin wurde die Frage gestellt, ob dieser Begriff auf den subjektiven Umfang der Wirkung gerichtlicher Entscheidungen der Mitgliedstaaten verweist (enge Auslegung) oder ob eine verordnungsautonome Präzisierung des subjektiven Umfangs der Wirkung konkurrierender Entscheidungen beabsichtigt ist (weitere Auslegung) (Ziff. 2 (i) des Ersuchens).

Anders ausgedrückt, ob K-Line als Partei in beiden Rotterdamer Verfahren auf Grund der Abtretung und der Beauftragung seitens Zeuner „dieselbe“ Partei ist wie Zeuner, die Partei im Düsseldorfer Verfahren, jedoch nicht in den Rotterdamer Verfahren war. (Ziff. 2.(ii) des Vorlagebeschlusses).

Weitere Fragen sind, ob für den Ablehnungsgrund der entgegenstehenden Entscheidung nach Art. 34 Nr. 3 EuGVVO erforderlich, dass die im ersuchten Mitgliedstaat ergangenen Entscheidung rechtskräftig geworden ist und ob für die Ablehnung die Stellung des Antrags auf Vollstreckbarerklärung vor Erlass der entgegenstehenden Entscheidung gestellt worden sein musste (siehe Amtsblatt der europäischen Union aaO).

Es steht nicht fest, wann mit den Entscheidungen des EuGH in beiden Verfahren zu rechnen ist. Für die Dauer des Verfahrens sind Vollstreckungen in den Niederlanden in diesen Fallkonstellationen wohl kaum möglich. Ein Grund mehr die Leistungsansprüche in Deutschland so schnell wie möglich titulieren zu lassen.

*Eva-Maria Braje*

**Der bloße Antrag für das vereinfachte Zollanmeldeverfahren von Waren reicht als Beweis für die Einlagerung der Waren im Zolllager aus** (OLG Stuttgart, Urteil vom 10.06.2009, Aktenzeichen 3 U 12/09)

Das OLG Stuttgart hatte in einem Berufungsverfahren über die Frage zu entscheiden, ob ein Antrag für das vereinfachte Zollanmeldeverfahren ausreichend für den Beweis der Einlagerung von Waren im Zolllager ist.

Dieses bejahte das OLG Stuttgart, ebenso wie die Frage, ob die Lagerung von Waren in Lagerhallen des Flughafens durch einen Dritten („Handling Agent“) ein schadensersatzbegründendes vorwerfbares Verhalten ist.

Im Einzelnen:

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin und die Beklagte vereinbarten einen Transport von zwei Sendungen im Wege der Luftfracht von Deutschland in die Türkei.

Die Beklagte übernahm das Sendungsgut ordnungsgemäß und vollzählig. Sie transportierte es als Luftfrachtführer zum Bestimmungsort in die Türkei

Die Sendungen kamen jedoch bei der Empfängerin nicht an.

Beide Sendungen sollen in das Zolllager bzw. in eine Lagerhalle des „Handling Agent“ auf dem Flughafen Istanbul zur Zollabfertigung eingelagert worden sein.

Aufgrund eines Großbrandes in einer benachbarten Lagerhalle griff das Feuer auf das Zolllager des „Handling Agent“ der Beklagten über.

Die Klägerin bestritt, dass die Sendung sich in der Lagerhalle befunden hat. Die Beklagte haben den Nachweis dafür nicht erbracht. Es liegt daher ein ungeklärter Sendungsverlust aufgrund einer unbekanntem Schadensursache vor.

Außerdem vertrat die Klägerin die Auffassung, dass die Beklagte ein grobes Verschulden trifft. Sie hätte Maßnahmen zur Verhütung des Brandschadens treffen und die Einlagerung nicht einem Dritten („Handling Agent“) überlassen dürfen.

Das OLG Stuttgart entschied, dass eine Ersatzpflicht der Beklagten an Artikel 20 WA 1955 scheitert. Nach dieser Vorschrift tritt die Ersatzpflicht nicht ein, wenn der Luftfrachtführer beweist, dass er und seine Leute alle erforderlichen Maßnahmen zur Verhütung des Schadens getroffen haben oder dass sie diese Maßnahmen nicht treffen konnten.

Grundsätzlich ist bei einer unbekanntem Schadensursache ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten anzunehmen. Insoweit wäre es der Beklagten verwehrt, bei dem Vorliegen einer unbekanntem Schadensursache einen Entlastungsbeweis zu führen.

Die Beklagte hat jedoch alleine durch den Antrag für das vereinfachte Zollanmeldeverfahren bewiesen, dass die darin aufgeführten Waren sich in dem ausgebrannten Zolllager befanden.

Die Beklagte legte diesbezüglich beweiskräftige Unterlagen vor:

- Luftfrachtbrief mit türkischem Eingangsstempel;
- Zolllagerlisten des Lagers und die dort aufgenommen Güter, auf denen die jeweiligen Nummern der Luftfrachtbriefe und die jeweilige Anzahl der Packstücke genannt sind;
- Bestätigung der türkischen Zollbehörden;
- EDV-Aufzeichnung des Zolls gemäß den Eintragungen in Erklärungsbögen für das vereinfachte Zollanmeldeverfahren.

Insbesondere aufgrund der EDV-Aufzeichnungen des Zolls sah das OLG Stuttgart es als erwiesen an, dass die beiden Sendungen sich in dem ausgebrannten Zolllager befanden und damit eine bekannte Schadensursache und –ort vorliegt. In diesen EDV-Aufzeichnungen seinen keine Einträge dergestalt vorhanden, dass zum Zeitpunkt des Brandes die Ware im Zolldepot entfernt worden war.

Es war unstrittig, dass die Zolllagerlisten nicht quittiert bzw. unterschrieben waren. Es konnte auch nicht festgestellt werden, ob eine solche Quittierung üblich ist.

Aber darauf – so das OLG Stuttgart – kommt es auch nicht an:

Gemäß § 286 ZPO ist für die freie Beweiswürdigung des Gerichts nicht die absolute Gewissheit erforderlich, sondern ein für das praktische Leben brauchbarer Grad von Gewissheit (vgl. BGH NJW 1993, 935) bzw. ein für ein vernünftigen die Lebensverhältnisse klar überschauenden Menschen so hoher Grad von Wahrscheinlichkeit, dass er den Zweifel Schweigen gebietet, ohne sie völlig auszuschließen (BGH NJW 2000, 953).



Insoweit sah das OLG Stuttgart die Einlagerung als erwiesen an:

Die Überschrift der Zolllagerlisten lautete: „Liste der in das Lager aufgenommenen Güter“. Es handelt sich daher nicht um aufzunehmende, sondern um aufgenommene Güter. Die Überschriften legen daher die Vermutung nahe, dass die Liste erst nach der tatsächlichen Aufnahme der Güter erstellt worden sind und insoweit eine ordnungsgemäße Schnittstellenkontrolle, hier also insbesondere Eingangskontrolle im Lager, vorliegt.

Aber auch - so das OLG Stuttgart - wenn hinsichtlich der Aussagekraft dieser Zolllagerlisten Zweifel verbleiben sollten, so sind zumindest die Bestätigungsschreiben der türkischen Zollbehörden geeignet, den Beweis für die tatsächliche Einlagerung der Waren im Zolllager und dessen Vernichtung durch den Brand zu erbringen. Denn üblicherweise befinden sich Waren, für die ein Antrag für das vereinfachte Zollanmeldeverfahren gestellt wird, in einem Zolllager. Anderenfalls können die staatlichen Zollbehörden den Rückschluss auf den Aufenthaltsort aus den betreffenden Anträgen nicht ziehen.

Etwas anderes soll nur dann gelten, wenn Hinweise dafür vorliegen, dass ausnahmsweise die Waren nicht in das Zolllager gelangt sind. Diese Hinweise gab es in dem Rechtsstreit nicht.

Im Hinblick auf die Beauftragung eines Dritten zur Einlagerung und der Frage, ob dieses alleine ein vorwerfbares Verhalten darstellt, äußert sich das OLG Stuttgart ablehnend sehr deutlich:

Ein objektives Verschulden im Sinne des Artikels 20 WA 1955 kann nur vorgeworfen werden, wenn nur übliche Maßnahmen zur Schadensverhütung

werden. Nicht erforderlich sind hingegen alle denkbaren Maßnahmen.

Die Einlagerung von Waren bei einem Handlungs- bzw. Zollagenten auf einem Flughafen kann der Beklagten als Luftfrachtführer nicht vorgeworfen werden. Anderenfalls müsste jeder Luftfrachtführer eigene Lagerhallen zur Verfügung stellen.

Diese Entscheidung des OLG Stuttgart ist kritisch zu beurteilen. Insbesondere lässt diese Entscheidung unberücksichtigt, dass in Lagerhallen bzw. Zolllagern erheblich viele Personen Zutritt haben. Als Beweis für die Einlagerung des Sendungsgutes in ein Zolllager muss daher zumindest auch gewährleistet sein, dass eine Ein- und Ausgangskontrolle der betretenden Personen vorgenommen wird. Es besteht daher die Möglichkeit, dass das Sendungsgut durch andere Wege das Lager wieder verlassen hat. Insbesondere die eingesetzten Sicherungsmaßnahmen sollten dargelegt und bewiesen werden.

Der Rechtsauffassung, dass die Beauftragung eines „Handling Agent“ für die Einlagerung in einem Lager als solches nicht als objektiv vorwerfbar zu beurteilen ist, kann zugestimmt werden. Dieses kann aber nur dann gelten, wenn der „Handling Agent“ die notwendigen Qualifikationen, Kenntnisse und Betriebsgenehmigung besitzt.

*Thomas Trieb*

*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

Stephan Göke:

s.goeke@grimme-kollegen.de

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-kollegen.de

Eva-Maria Braje:

e.braje@grimme-kollegen.de

Thomas Trieb:

t.trieb@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen

Neumühlen 15, 22763 Hamburg

Tel.: +49 40 32 57 87 70

Fax: +49 40 32 57 87 99

