

# Transportrecht

## Entscheidungen

### Straßentransport

#### Art. 17 Abs. 1, Art. 29 CMR

**1. Hamburger und Bremer Assekuradeure sind aufgrund eines entsprechenden Handelsbrauchs berechtigt, Ansprüche der von ihnen vertretenen Transportversicherer im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.**

**2. Die von einem Frachtführer ohne Überprüfung des Inhalts geleistete Quittung über den Erhalt von „1 Palette Freigut mag. Speicherlaufwerke (300 Stück)“ hat keine Beweiswirkung für den tatsächlichen Inhalt des Behältnisses.**

**3. Ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers nach Art. 29 CMR ist jedenfalls zu vermuten, wenn sich der Frachtführer ersichtlich nicht ausreichend bemüht, Informationen, die den Unterfrachtführern bzw. den Arbeitnehmern zur Verfügung standen, zeitnah zu besorgen und weiterzugeben.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Düsseldorf, Urteil vom 14. 11. 2001 – 18 U 263/00**  
(Vorinstanz: LG Mönchengladbach, Urteil vom 25. 10. 2000 – 7 O 42/00, TranspR 2001, 172)

Die Kl. macht als eine in Hamburg ansässige Assekuradeurin der N. Insurance Company of Europe Ltd., bei der die T. Europe GmbH eine Transportversicherung unterhält, Regreßansprüche geltend.

Anfang Juni 1999 verkaufte die T. Europe GmbH an die A. Technologies Ltd. in London, Großbritannien, 300 Stück Computer-Laufwerke zum Kaufpreis von 36 000 US-Dollar. Mit der Organisation des Transportes beauftragte die T. Europe GmbH die Bekl., die ihrerseits die Streithelferin mit dem Transport von Hilden zur Empfangsspediteurin W. International in Hayes beauftragte. Am 4. 6. 1999 bestätigte der Abholfahrer der Bekl. auf dem Speditionsauftrag den Empfang von einer Palette Freigut mit Gewicht von 36 kg. Die Sendung erreichte die Empfängerin nicht. Die Bekl. teilte der T. Europe GmbH unter dem 22. 9. 1999 mit, daß es zu einem Totalverlust der Sendung gekommen sei. Die Polizei wurde nicht eingeschaltet.

Mit Abfindungs- und Abtretungserklärung vom 27. 1. 2000 bestätigte die T. Europe GmbH, von der N. Insurance zum Ausgleich des geltend gemachten Transportverlustes einen Betrag i. H. v. 75 129,38 DM erhalten zu haben.

Die Kl. hat sich darauf berufen, die T. Europe GmbH habe mit der Bekl. eine feste Vergütung für die Beförderung und zwar – unstrittig – i. H. v. 67 DM vereinbart. Sie hat ferner behauptet, in den am 4. 6. 1999 an den Abholfahrer übergebenen und auf einer Palette zusammengepackten vier Kartons seien die an die Firma A. verkauften 300 Stück Computer-Laufwerke gewesen. Sie hat die Ansicht vertreten, die Bekl. hafte in vollem Umfang für den eingetretenen Schaden, da sie diesen zumindest leichtfertig verursacht habe. Dem Vortrag der Bekl. sei nicht zu entnehmen, wo, wie und warum die Sendung in Verlust geraten sei. Der Trailer sei offensichtlich für einen längeren Zeitraum unbeaufsichtigt gewesen. Im übrigen habe sie schon allein deshalb leichtfertig gehandelt, weil sie unterlassen habe, den Schaden zur polizeilichen Anzeige zu bringen. Den von der Bekl. behaupteten Transportweg hat sie mit Nichtwissen bestritten. Die Kl. hat beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an sie den Gegenwert von 36 000 USD nebst 5 % Zinsen seit dem 20. 9. 1999 zu zahlen.

Die Bekl. hat beantragt, die Klage abzuweisen. Die Bekl. hat den Transportweg der in Verlust geratenen Sendung wie folgt dargelegt: Die bei der Firma T. Europe GmbH am 4. 6. 1999 in Empfang genommene Palette sei auf ihrem Firmengelände in Hilden in einen Trailer der Streithelferin verladen worden. Der verplombte Trailer sei von der Streithelferin zum Verschiffungsterminal nach Zeebrügge verbracht worden. Am Samstag, dem 5. 6. 1999 sei der Trailer unter Videoüberwachung ohne Zugmaschine auf die Fähre MS „LYRA“ verladen und nach England zum Bestimmungshafen Purfleet verbracht worden. Beim Verladevorgang seien der Trailer und die Plombe in ordnungsgemäßem Zustand gewesen. In Purfleet sei der Trailer von der Hafengesellschaft C. Ferries übernommen und bis Montag (7. 6. 1999) auf ihrem gesicherten und bewachten Gelände gelagert worden. Als der Fahrer des von der Streithelferin eingesetzten englischen Frachtführers Ch. Ltd. den Trailer gegen 6.20 Uhr habe übernehmen wollen, habe er festgestellt, daß die Plombe zerstört und die Trailerplane eingeschnitten gewesen sei. Der Fahrer habe dann sofort die Fährgesellschaft und den Hafendienst hinzugezogen. Gemeinsam sei sodann die Ladung des Trailers überprüft worden. Ein Verlust oder eine Beschädigung des Transportgutes sei nicht festgestellt worden. Erst bei Entladung des Trailers bei der Empfangsspediteurin sei festgestellt worden, daß die Sendung der Firma T. Europe GmbH fehle. Nach Ansicht der Bekl. könne der Verlust nur während des Fährtransportes eingetreten sein. Bei dem Trailer-Check durch die Hafenbehörde und den Sicherheitsdienst, der nur auf Sicht erfolgt sei, müsse der Verlust übersehen worden sein. Im übrigen hätte eine verlässliche Überprüfung der Vollständigkeit der Ladung ein Entladen des Trailers erforderlich gemacht. Hierzu hätte der Fahrer des englischen Frachtführers aber keinen Anlaß gesehen; im übrigen sei ihm eine Entladung wegen der beschränkten örtlichen Verhältnisse nicht zumutbar gewesen.

Das LG hat der Klage in vollem Umfang gestützt auf Art. 17 Abs. 1 und 29 Abs. 2 CMR i. V. m. § 398 BGB stattgegeben. Zur Begründung hat es ausgeführt, die Bekl. habe den Schaden grob fahrlässig verursacht, weil sie zu erkennen gegeben habe, daß ihr an einer gesicherten Schadensfeststellung im Interesse des Geschädigten nicht gelegen gewesen sei. Weder habe sie für eine polizeiliche Aufnahme des Vorfalls gesorgt, noch habe der englische Frachtführer die Ladung des Trailers ordnungsgemäß auf Vollständigkeit überprüft. Obwohl die Bekl. den Inhalt der Pakete bestritten habe, stehe dieser aufgrund des unterzeichneten Speditionsauftrages fest.

Gegen dieses Urteil hat die Streithelferin namens der Bekl. Berufung eingelegt. Die Streithelferin macht geltend, die Kl. sei weder prozeßführungsbefugt noch aktivlegitimiert. Sie bestreitet, daß die Kl. Assekuradeurin der Transportversicherung der T. Europe GmbH sei und die Versicherung den Schaden reguliert habe. Die Voraussetzungen einer gewillkürten Prozeßstandschaft seien nicht erfüllt. Weder sei von einer wirksamen Abtretung auszugehen, noch sei ein berechtigtes wirtschaftliches Interesse der Kl. ersichtlich.

Außerdem bestreitet die Streithelferin der Bekl. den Inhalt der in Verlust geratenen Sendung.

Die Bekl. vertieft ihr Vorbringen erster Instanz und macht sich im übrigen das Vorbringen ihrer Streithelferin insoweit zu eigen, als es ihrem erstinstanzlichen Sachvortrag nicht entgegensteht. Die Bekl. und ihre Streithelferin beantragen, das am 25. 10. 2000 verkündete Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des LG Mönchengladbach abzuändern und die Klage abzuweisen.

Die Kl. beantragt, die Berufung zurückzuweisen. Die Kl. verteidigt das angefochtene Urteil und ergänzt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen.

#### Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung bleibt in der Sache ohne Erfolg.

A. Die von der Streithelferin namens der Bekl. eingelegte Berufung ist zulässig.

Der Nebenintervenient kann für die Hauptpartei Rechtsmittel einlegen und begründen (BGH NJW 1985, 2480). Jedoch ist die Rechtsmitteleinlegung nur so lange möglich, als die Rechtsmittelfrist für die Hauptpartei läuft (BGH NJW 1990, 190 sowie NJW-RR 1993, 766). Diese Voraussetzung ist hier erfüllt.

#### B. Die zulässige Berufung ist indes unbegründet.

I. Die Kl. ist prozeßführungsbefugt. Sie ist als Hamburger Assekuradeurin berechtigt, die auf den Transportversicherer gem. § 67 VVG übergegangenen Ansprüche im Wege der Prozeßstandschaft im eigenen Namen einzuklagen. Assekuradeure – hierbei handelt es sich um Agenten des Transportversicherers – sind nach dem in Hamburg und Bremen bestehenden Handelsbrauch berechtigt, im eigenen Namen Ansprüche des Versicherten, die auf den hinter dem Agenten stehenden Versicherer übergegangen sind, gegen den Schädiger als Prozeßstandschafter geltend zu machen (OLG Düsseldorf, TranspR 1997, 206 und 200; OLG Düsseldorf OLG-RR 1995, 40). Unstreitig ist die N. Insurance Company of Europe Ltd., Niederlassung Deutschland, Transportversicherer der Firma T. Europe GmbH. Unstreitig ist ferner, daß der Transportversicherer den von seiner Versicherungsnehmerin geltend gemachten Transportschaden i. H. v. 75 129,38 DM reguliert hat. Es steht ferner fest, daß die Kl. als in Hamburg ansässige Assekuradeurin der N. Insurance die Police der T. Europe GmbH betreut hat. Zwar hatte die Bekl. in erster Instanz zunächst zulässigerweise mit Nichtwissen bestritten, daß die Kl. Assekuradeurin der N. Insurance ist. Nachdem die Kl. mit Schriftsatz vom 14. 8. 2000 das Schreiben der N. Insurance vom 10. 8. 2000 zu den Akten gereicht hatte, in dem diese bestätigt hat, daß die Kl. von ihr grundsätzlich bevollmächtigt ist, Regreßansprüche gegenüber dem Schadensverursacher gerichtlich und außergerichtlich im eigenen Namen geltend zu machen und die Bevollmächtigung auch für den streitgegenständlichen Regreßanspruch der T. GmbH gilt, hat die Bekl. mit Schriftsatz vom 29. 8. 2000 die „Anspruchsberechtigung“ der Kl. ausdrücklich unstreitig gestellt. Da zwischen den Parteien zuvor allein im Streit war, ob die Kl. Assekuradeurin der N. Insurance ist und in dieser Eigenschaft die Police der Versicherungsnehmerin T. Europe GmbH betreut, hat sie mit dem oben genannten Schriftsatz diesen Punkt unstreitig gestellt, auch wenn dies nicht ausdrücklich ausgesprochen worden ist. Die Streithelferin kann hiervon nicht abweichen, indem sie in der Berufungsinstanz bestreitet, daß die Kl. Assekuradeurin der N. Insurance ist. Nach § 67 ZPO hat der Wille der Hauptpartei Vorrang; denn der Nebenintervenient darf sich nicht in Widerspruch zu Erklärungen der unterstützten Partei im Prozeß stellen (Zöller/Vollkommer, ZPO, 20. Aufl., § 67 Rn. 9; Baumbach/Lauterbach/Hartmann/Albers-Hartmann, ZPO, § 67 Rn. 8). Dies ist hier aber der Fall, weil sich die Bekl. das Vorbringen der Streithelferin nur insoweit zu Eigen gemacht hat, als es mit ihrem Vorbringen erster Instanz übereinstimmt. Die Streithelferin kann somit nicht mit Erfolg bestreiten, daß die Kl. Assekuradeurin der N. Insurance ist und eine Schadensregulierung stattgefunden hat.

II. T. Europe GmbH stand auch gegen die Bekl. ein Schadensersatzanspruch i. H. v. 36 000 US-Dollar zu, welcher der N. Insurance Company abgetreten worden ist und welchen die Kl. nunmehr in Prozeßstandschaft berechtigterweise einklagt.

1. Der auf die N. Insurance übergegangene Anspruch der T. Europe GmbH gegen die Bekl. hat seine Rechtsgrundlage in Art. 17 Abs. 1, Art. 29 CMR i. V. m. § 459 Satz 1 HGB.

a) Die Bekl. hat hinsichtlich der mit der T. Europe GmbH Anfang Juni 1999 vereinbarten Beförderung einer 36 kg schweren Sendung von Grevenbroich nach London zur Fa. A. Technologies Ltd. die Rechte und Pflichten eines Frachtführers (§ 459 Satz 1 HGB). Zwischen der T. Europe GmbH und der Bekl. ist ein Speditionsvertrag zustande gekommen, der als Vergütung einen bestimmten Betrag, nämlich 67 DM, vorsah. Dies ist zwischen den Parteien in der Berufungsinstanz nicht mehr im Streit.

b) Die CMR ist auf den streitgegenständlichen Transport anzuwenden, Art. 1 CMR. Die T. Europe GmbH hat mit der Bekl. die Organisation einer grenzüberschreitenden Beförderung mit Lkw von Deutschland nach Großbritannien vereinbart. Beide Länder gehören zu den Vertragsstaaten der CMR. Soweit der Trailer einschließlich Ladung mit der Fähre über den Ärmelkanal transportiert worden ist, ergibt sich im übrigen die Anwendbarkeit der CMR aus Art. 2.

c) Die Güter, für die die Kl. Entschädigung verlangt, sind im Obhutszeitraum der Bekl. in Verlust geraten. Die Bekl. stellt nicht in Abrede, daß ihr Fahrer mit dem Fahrzeug, Kennzeichen ME 582, am 4. 6. 1999 von der Firma T. Europe GmbH eine Palette Freigut im Gewicht von 36 kg bestimmt für die Fa. A. Technologies Ltd. London, entgegengenommen hat. Unstreitig ist ferner, daß diese Sendung bei der Empfängerin nicht angekommen ist. Die Bekl. bestreitet jedoch, daß sich in den Kartons 300 Stück Speicherplattenlaufwerke befunden haben sollen. Dieses Bestreiten ist erheblich. Zwar hat die Bekl. nicht nur eine Packliste zu den Akten gereicht, in welcher für den Kunden A. unter dem Datum 4. 6. 1999 300 Artikel mit identischen Ordnernummern (349749-00) und Itemnummern (HDD 2134 JZG 51 T), aber unterschiedlichen Seriennummern aufgelistet sind, sondern auch eine undatierte an die Fa. A. adressierte Rechnung über 300 Stück Festplattenlaufwerke MK 4309 MAT. Hinzu kommt der „Speditionsauftrag“ vom 4. 6. 1999, den sowohl ein Sachbearbeiter der Fa. T. Europe GmbH als auch der Abholfahrer der Bekl. unterschrieben haben. Indes reichen diese Dokumente allein nicht aus, um die erforderliche Überzeugung zu gewinnen (§ 286 ZPO), daß die übernommenen 4 Kartons tatsächlich den behaupteten Inhalt hatten. Der Abholfahrer der Bekl. hat durch seine Unterschrift auf dem Speditionsauftrag bestätigt, die wie folgt beschriebene Ware am 4. 6. 1999 in Empfang genommen zu haben: „1 Palette Freigut 36 kg mag. Speicherplattenlaufwerke (300 Stück).“ Diese Empfangsbescheinigung hat aber keine Beweiswirkung im Hinblick auf den Inhalt von verschlossenen Behältnissen (BGH NJW-RR 1986, 1361). Unstreitig hat der Abholfahrer der Bekl. den Inhalt der verpackten und verschlossenen Sendung nicht überprüft. Seine Unterschrift auf dem Speditionsauftrag hat deshalb allein keine Beweiswirkung. Der fehlende Beweis ist indes durch die Aussage des Zeugen D. vor dem Senat erbracht. Er war zu der fraglichen Zeit auf dem Lager bei T. Europe beschäftigt und hat die dortigen Arbeitsabläufe glaubhaft und nachvollziehbar geschildert. Anhand der von der Kl. weiter vorgelegten Unterlagen hat der Zeuge auch glaubhaft und nachvollziehbar die Abfertigung des vorliegenden Auftrages geschildert und dabei unter anderem Bezug genommen auf die handschriftliche Eintragung der Zahlenreihe „60 × 80 × 75“ auf der Anlage K 13. Der Senat hat keine

Bedenken, aufgrund der Aussage dieses Zeugen i. V. m. den von der Kl. vorgelegten schriftlichen Unterlagen ihrem Vortrag zu folgen, daß sich in der in Verlust geratenen Sendung tatsächlich die 300 Computerlaufwerke vom Typ MK 4309 MAT 4,3 GB im Wert von 36 000 US-Dollar befanden.

d) Die Schadensersatzverpflichtung der Bekl. ist nicht auf den Höchstbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichtes beschränkt, Art. 23 Abs. 3 CMR, vielmehr muß sie gem. Art. 29 CMR unbeschränkt in Höhe des Handelswertes des in Verlust geratenen Gutes haften. Haftungsausschlüsse und -beschränkungen entfallen gem. Art. 29 CMR, wenn der Frachtführer selbst oder für ihn tätige Hilfspersonen (Art. 29 Abs. 2 CMR) den Schaden vorsätzlich oder durch ein Verschulden, das dem Vorsatz gleichsteht, verursacht haben. Hierbei ist ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden (BGH TranspR 1999, 19, 21; Koller, Transportrecht, 4. Aufl., CMR Art. 29 Rn. 3 a) leichtfertiges Handeln in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Leichtfertig handelt danach, wer grundlegend, objektiv naheliegende Überlegungen nicht anstellt oder sich über Bedenken hinwegsetzt, die sich angesichts von Gefahren ohne weiteres aufdrängen müssen. Der Frachtführer darf somit nicht evident das Erfordernis zuverlässig ineinander greifender, verlässlich funktionierender Sicherheitsvorkehrungen unbeachtet lassen und evident auf eine in sich geschlossene Sicherheitsplanung verzichten (Koller, a. a. O., CMR, Art. 29 Rn. 3). Der Geschädigte trägt die Beweislast für das vorsätzliche bzw. vorsatzgleiche Fehlverhalten. Da das Fehlverhalten in der Regel voll im Organisationsbereich des Frachtführers oder dessen Leuten bzw. Subunternehmern liegen wird, hat der Frachtführer jedoch, wenn der Ersatzberechtigte plausible Anhaltspunkte für qualifiziert leichtfertiges Verhalten vorbringt, substantiiert vorzutragen, welche Sorgfalt er bzw. die Subunternehmer als Frachtführer aufgewendet haben (Koller, a. a. O., CMR, Art. 29 Rn. 7 m. w. N.). Kommt der Frachtführer seiner Darlegungsobliegenheit nicht nach, so entsteht jedenfalls dann eine widerlegliche Vermutung für qualifiziert leichtfertiges Verhalten, wenn sich der Frachtführer ersichtlich nicht ausreichend bemüht, Informationen, die den Unterfrachtführern bzw. den Arbeitnehmern zur Verfügung standen, zeitnah zu besorgen und weiterzugeben.

Die Bekl. hat der ihr obliegenden Einlassungspflicht hier nicht genüge getan, so daß zu vermuten ist, daß sie den eingetretenen Verlust leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird, verursacht hat. Nach ihrem Vorbringen war die von der Streithelferin von Hilden zum Schiffsterminal in Zeebrügge verbrachte Ladung noch vollständig vorhanden, als der verplombte Trailer am Morgen des 5. 6. 1999 auf die Fähre MS „LYRA“ verladen worden ist. Dies habe die Videoüberwachung ergeben. Dem Vorbringen der Bekl. ist aber nicht zu entnehmen, wie anschließend mit dem Trailer bis zur Übernahme durch den englischen Frachtführer Ch. Ltd. am Morgen des 7. 6. 1999 um 6.20 Uhr im einzelnen verfahren worden ist. Die Bekl. hat keine Angaben dazu gemacht, an welcher Stelle auf der Fähre der Trailer abgestellt worden ist und welche Sicherheitsvorkehrungen dort insbesondere zum Schutz vor Diebstahl getroffen worden sind. Ob die Plombe und die Plane des Trailers beim Entladen in Purfleet noch unbeschädigt waren, trägt die Bekl. nicht vor, obwohl auch beim Entladen der Fähre eine Videoüberwachung durch die Fährgesellschaft stattfinden

soll. Darüber hinaus hat die Bekl. nicht dargetan, an welcher Stelle und unter welchen Bedingungen der Trailer in der Zeit vom 5. 6. bis zum 7. 6. auf dem Gelände von C. Ferries abgestellt worden ist. Ihr Vortrag, das Gelände sei „rundum abgesichert und bewacht“ ist ohne Substanz, da nicht ersichtlich ist, wie das Gelände gesichert ist, ob es beispielsweise mit einem Zaun oder einer Mauer umgeben ist, wieviel Ein- und Ausgänge es hat und wie diese bei Tag und Nacht überwacht und verschlossen werden. Ein näherer Vortrag hierzu ist der Bekl. ohne weiteres zuzumuten, da sie selbst oder die Streithelferin bei der Fährgesellschaft ohne größere Umstände nach den konkreten Örtlichkeiten sich hätte erkundigen können. Allein schon im Hinblick auf diesen unzureichenden Vortrag der Bekl. ist nicht auszuschließen, daß schwerwiegende Lücken im Organisationslauf der Streithelferin bzw. der weiter eingeschalteten Unternehmen bestanden und zum Verlust der Ware geführt haben. Davon abgesehen ist der Bekl. gem. Art. 3 CMR das grob fahrlässige Verhalten des Fahrers des englischen Frachtführers bei Übernahme des Trailers am Morgen des 7. 6. 1999 anzulasten. Nachdem der Fahrer die Beschädigung der Plombe und die Einschnitte in der Plane bemerkt hatte, verzichtete er darauf, den Inhalt des Trailers durch Abgleichung mit den Frachtpapieren verlässlich auf Vollständigkeit zu prüfen. Zwar hat der Fahrer die Hafenbehörde (Purfleet Control) und den Terminalsicherheitsdienst hinzugerufen, in deren Beisein der Trailer geöffnet und die Ladung überschlägig auf Vollständigkeit geprüft worden ist. Wie die Bekl. aber bereits in erster Instanz vorgebracht hat, erfolgte nur eine Kontrolle „auf erste Sicht“, da ansonsten eine vollständige Entladung des Trailers hätte erfolgen müssen, zu der sich der Fahrer nicht veranlaßt sah. In dem Trailer befanden sich Güter von erheblichem Wert. Aufgrund der festgestellten Beschädigungen hatte der Fahrer eindeutige Anzeichen dafür, daß unbefugte Dritte sich an dem Trailer zu schaffen gemacht hatten. Unter diesen Umständen mußte nicht nur überschlägig, sondern exakt geprüft werden, ob die Ladung des Trailers noch vollständig war. Nur auf diese Weise konnte – wie sich jedermann aufdrängen mußte – sichergestellt werden, daß bei Fehlen eines Teils der Ladung der Schadensort durch zeitnahe Nachforschungen und Ermittlungen eingegrenzt und die in Verlust geratene Sendung gegebenenfalls wieder aufgefunden oder die Täter ermittelt werden. Die leichtfertig unterbliebene Prüfung der Ware auf Vollständigkeit geschah auch in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird. Der Fahrer konnte sich aufgrund der durchgeführten Prüfung auf Sicht nicht darauf verlassen, daß die Ladung tatsächlich noch vollständig war. Er nahm deshalb bewußt das Risiko in Kauf, daß ein Teil der Ladung fehlte und ein Wiederauffinden dadurch erschwert werden würde, daß er vor Ort keine weiteren Nachforschungen und Ermittlungen veranlaßt. Spätestens nachdem der Verlust der Sendung festgestellt worden war, hätte der englische Frachtführer oder die Bekl. Strafanzeige erstatten müssen, da der Verdacht einer Straftat, nämlich Diebstahl, bestand. Daß sie dies nicht getan haben, zeigt, daß sie sich leichtfertig über die Vermögensinteressen des Geschädigten hinweggesetzt haben.

e) Die Höhe des erstattungsfähigen Schadens beträgt gem. Art. 23 Abs. 1 und 2 CMR 36 000 US-Dollar. Die Schadenshöhe war zwischen den Parteien in erster Instanz unstrittig. Auch in zweiter Instanz bestreitet die Bekl. den mit 36 000 US-Dollar angegebenen Wert der in Verlust geratenen Ware nicht. Hieran ist die Streithelferin gem. § 67 ZPO gebunden.

3. Gegen die Höhe des aus Art. 27 Abs. 1 CMR folgenden Zinsanspruchs wendet sich die Bekl. mit der Berufung nicht.

4. Die von der Streithelferin erhobene Einrede der Verjährung hat keinen Erfolg (Art. 32 Abs. 1 CMR).  
[Nebenentscheidungen]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

**Art. 31 Abs. 1 CMR; Art. 20, 57 Abs. 2 Buchst. a Satz 2 EuGVÜ; § 32 NSAB**

**1. Die Zuständigkeitsregelung des Art. 31 Abs. 1 CMR hat auch dann Vorrang vor den allgemeinen Zuständigkeitsbestimmungen des EuGVÜ, wenn sich die Bekl. nicht zur Sache einläßt (abweichend von OLG Dresden, TranspR 1999, 62 und OLG München, TranspR 2001, 399; übereinstimmend mit OLG Hamm, TranspR 2001, 397).**

**2. Die Gerichtsstandsbestimmung des § 32 der dänischen NSAB ist deshalb in diesen Fällen unbeachtlich.**

[Leitsätze der Redaktion]

**OLG Schleswig, Urteil vom 20. 12. 2001 – 16 U 59/01 – nicht rechtskräftig**

(Vorinstanz: LG Flensburg, Urteil vom 25. 5. 2001 – 6 O 6/01, TranspR 2001, 401)

Die Kl., Transportversicherer der X. in Flensburg, verlangt gem. Art. 17 Abs. 1 CMR Schadensersatz aus einem von der Bekl. übernommenen Transport von 20 Paletten Kompressoren von Flensburg nach Großbritannien.

Die X. beauftragte die Bekl. Anfang Dezember 1999. Dem Transportauftrag lagen die NSAB 2000 zugrunde. Nach § 32 dieses Bedingungswerkes ist für den Fall der Klage ein Gerichtsstand in Dänemark und die Anwendung dänischen Rechts vereinbart.

Die Bekl. transportierte die Paletten, die sie in Flensburg übernahm, mit einem Lkw zum Hafengelände in Esbjerg in Dänemark, von wo der Lkw mit Ware per Fähre nach Harwich in England und von dort auf dem Landwege weiter zum Zielort Bognor Regis in West-Sussex transportiert werden sollte. Bevor es zur Verladung auf die Fähre kam, wurden die Paletten bei einem Sturm mit Hochwasser auf dem Hafengelände in Esbjerg durchnäßt.

Die Kl. hat behauptet, sie habe als Transportversicherer der X. den entstandenen Schaden ersetzt. Die Versicherungsnehmerin habe ihr, der Kl., sämtliche Ansprüche aus dem Schadensfall abgetreten. Der Schaden belaufe sich umgerechnet auf 51 300,03 DM. Sie hat beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an sie 51 370,03 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 13. 3. 2000 zu zahlen.

Die Bekl. hat fehlende internationale und örtliche Zuständigkeit des LG Flensburg gerügt und nur vorsorglich beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Bekl. ist der Ansicht gewesen, da sie sich ausdrücklich nicht auf das gegenständliche Verfahren einlasse und den Klageabweisungsantrag nur höchst hilfsweise stelle, sei die Klage wegen fehlender internationaler und örtlicher Zuständigkeit des LG Flensburg als unzulässig abzuweisen. Dies folge trotz der an sich gegebenen internationalen Zuständigkeit gem. Art. 31 CMR aus Art. 57 Abs. 2 Satz 2 EuGVÜ.

Zwar sehe Art. 57 Abs. 1 EuGVÜ grundsätzlich vor, daß die Vorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit in Übereinkommen für besondere Rechtsgebiete, zu denen auch die Vorschriften der CMR gehörte, unberührt blieben. Im Interesse einer einheitlichen Auslegung schreibe aber Art. 57 Abs. 2 Satz 2 EuGVÜ vor, daß in jedem Falle Art. 20 EuGVÜ anzuwenden sei. Insoweit sei folglich Art. 57 Abs. 2 EuGVÜ außer Kraft gesetzt. Art. 20 EuGVÜ habe Vorrang, so daß die Klage mangels Einlassung zur Sache durch sie, die Bekl., als unzulässig abzuweisen sei. Zur näheren Begründung hat sich die Bekl. auf die Entscheidungen des 14. Zivilsenats des OLG Dresden vom 24. 11. 1998 (TranspR 1999, 62) und des 14. Zivilsenats des OLG München vom 8. 6. 2000 (nunmehr abgedruckt in TranspR 2001, 399) bezogen.

Das LG ist der Argumentation der Bekl. gefolgt und hat die

Klage als unzulässig abgewiesen<sup>1</sup>. Wegen der Einzelheiten der Begründung der angefochtenen Entscheidung wird auf deren Inhalt Bezug genommen. Gegen dieses Urteil richtet sich die form- und fristgerecht eingelegte und begründete Berufung der Kl., mit der sie die vom LG übernommene Auffassung der OLG Dresden und München als fehlerhaft bekämpft, dies insbesondere unter Bezugnahme des Urteils des 18. Zivilsenats des OLG Hamm vom 25. 6. 2001 (nunmehr abgedruckt in TranspR 2001, 397).

**Entscheidungsgründe:**

Die Berufung der Kl. ist begründet. Die Klage ist zu Unrecht als unzulässig abgewiesen worden.

Das LG Flensburg ist zur Entscheidung des Rechtsstreits zuständig. Das Verfahren wird deshalb gem. § 538 Nr. 2 ZPO zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das LG Flensburg zurückverwiesen.

1. Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte folgt aus Art. 31 Abs. 1 Buchst. b CMR. Dänemark und die Bundesrepublik Deutschland sind Signatarstaaten dieses Abkommens. Zwischen den Parteien ist unstreitig ein internationaler Straßengütertransport vereinbart worden. Folglich kann die Kl. nach der genannten Vorschrift deutsche Gerichte anrufen, da der Ort der Übernahme der transportierten Ware in Flensburg gelegen hat. Die örtliche Zuständigkeit des LG Flensburg folgt aus Art. 1 a des Zustimmungsgesetzes zur CMR vom 16. 8. 1961 (BGBl. II S. 1119) i. d. F. des Gesetzes vom 5. 7. 1989 (BGBl. II S. 586).

2. Entgegen der Ansicht des LG wird Art. 31 CMR nicht deshalb durch Art. 57 Abs. 2 Buchst. a Satz 2 i. V. m. Art. 20 EuGVÜ verdrängt, weil die Bekl. sich in diesem Verfahren nicht zur Sache, jedenfalls nicht in erster Linie, eingelassen hat.

Aus Art. 57 Abs. 1 EuGVÜ folgt gerade im Gegenteil, daß die Zuständigkeitsnormen der CMR Vorrang vor denjenigen des EuGVÜ haben. Das ist bis zu der zitierten Entscheidung des 14. Zivilsenats des OLG Dresden völlig unstreitig gewesen (zu den Einzelheiten *Dißbars*, Das Verhältnis der Zuständigkeitsnormen der CMR zum EuGVÜ/LugÜ, TranspR 2001, 387 ff.).

Zwar ist dem LG und den von ihm zitierten Gerichten zuzugeben, daß bei einer sehr wörtlichen Auslegung Art. 57 Abs. 2 Buchst. a Satz 2 i. V. m. Art. 20 EuGVÜ dafür sprechen könnten, daß sich ein angerufenes Gericht für unzuständig erklären muß, wenn trotz eindeutig vorrangiger Zuständigkeitsvorschriften eines Sonderabkommens der ausländische Bekl. eine Einlassung zur Sache verweigert. Mit Sinn und Zweck des Art. 57 Abs. 1 EuGVÜ ist aber eine solche Auslegung nicht zu vereinbaren. Es kann nicht richtig sein, daß ein Bekl. durch bloßes Nichtverhandeln vorrangig für anwendbar erklärte Zuständigkeitsvorschriften der CMR (Art. 41, 31 CMR) soll abändern können. Es ist auch nicht ersichtlich, wie eine solche Handhabung zu einer einheitlichen Auslegung des Art. 57 Abs. 1 EuGVÜ beitragen sollte, was allein Zweck des Art. 57 Abs. 2 und damit auch seiner Verweisung auf Art. 20 EuGVÜ ist.

Der letzte Nebensatz des Art. 20 Abs. 1 Satz 1 EuGVÜ „wenn seine Zuständigkeit nicht aufgrund der Bestimmungen dieses Übereinkommens begründet ist“, ist bei gebührender Berücksichtigung der grundsätzlichen Vorrangigkeit von Zuständigkeitsvorschriften in Sonderabkommen als eine Ver-

<sup>1</sup> Das Urteil ist abgedruckt in TranspR 2001, 401.

chende Vereinbarungen etwa auch für den Bereich des Seerechts sogar ausdrücklich vor. Es verbleibt somit bei der Anwendbarkeit der ADSp auch im Seefrachtgeschäft (so für § 21 ADSp a. F. ausdrücklich Sen.Urt. v. 16. 10. 1995 – II ZR 120/94, WM 1996, 124, 125\* m. w. N.; s. a. Sen.Urt. v. 2. 12. 1991 – II ZR 274/90, WM 1992, 612, 613).

2. Die vom Berufungsgericht aufgeworfene Frage, ob die erstmalige Ausübung des von § 415 Abs. 2 Satz 1 HGB eingeräumten Wahlrechts bindende Wirkung entfaltet, bedarf keiner Entscheidung. Die Kl. hat einen Anspruch aus § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB, der auf volle Vergütung abzüglich ersparter Aufwendungen gerichtet ist, nämlich nicht – auch nicht hilfsweise – geltend gemacht. Das ergibt die Auslegung ihres Prozeßvorbringens, die der Senat selbst vornehmen kann (vgl. BGH, Urteil vom 28. 2. 1996 – VIII ZR 241/94, ZIP 1996, 711, 713; BGHZ 115, 286, 290).

Die Kl. hat ausdrücklich Fautfracht verlangt und sich eine Erweiterung der Klage auf den vollen Vergütungsanspruch lediglich vorbehalten. Eine – hilfsweise – Geltendmachung des Anspruchs aus § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB kann auch in dem unbestritten gebliebenen Hinweis der Kl. auf ihre Verurteilung zur Zahlung von 43 660,13 USD an die C. GmbH nicht gesehen werden, zumal nach der Darstellung der Kl. davon auszugehen ist, daß dieser Verurteilung ein Fautfrachtanspruch der C. GmbH in Höhe der Hälfte der vereinbarten Fracht zugrunde liegt. Die Revision zeigt Vorbringen, das als Verlangen i. S. v. § 415 Abs. 2 Satz 1 Nr. 1 HGB zu verstehen wäre, nicht auf. Mit dem von ihr erwähnten vorgerichtlichen Schreiben vom 9. 2. 1999 hat die Kl. einen Vergütungsanspruch nicht erhoben, sondern nur angekündigt.

3. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zu der vereinbarten Mindestvergütung und die diesen zugrundeliegende Auslegung lassen revisionsrechtlich relevante Rechtsfehler nicht erkennen.

## Spedition

### § 435 HGB; Ziff. 23.1.1 ADSp

**1. Das Abstellen einer mit diebstahlsgefährdetem Gut beladenen Wechselbrücke auf einem umzäunten, von einem Wachdienst kontrollierten Speditionsgelände, dessen Tor bis dahin immer verschließbar gewesen ist und nur an einem Abend nicht zu verschließen war, ist nicht leichtfertig i. S. d. § 435 HGB.**

**2. Die Haftungsbeschränkung der Ziff. 23.1.1 ADSp findet auf beförderungsbedingte Zwischenlagerungen zwischen dem Verladen und vor dem Entladen keine Anwendung.**

[Leitsätze des Einsenders]

**OLG Stuttgart, Urteil vom 15. 8. 2001 – 3 U 67/01 – rechtskräftig**

(Vorinstanz: LG Stuttgart, Urteil vom 19. 2. 2001 – 4 KfH O 74/00)

### Entscheidungsgründe:

Die Berufung hat teilweise Erfolg.

1. Die Voraussetzungen des § 435 HGB sind nicht erfüllt. Die Auffassung der Kammer, daß es grob fahrlässig sei und verschuldensmäßig dem Vorsatz gleichstehe, wenn die Wechselbrücke auf einem Gelände abgestellt bleibe, dessen Tor bis dahin immer verschließbar gewesen sei und nur an diesem einen Abend von der zuletzt diensthabenden Angestellten festgestellt werde, daß das Schloß nicht funktioniere und wenn die Angestellte dann dennoch das Gelände mit unverschlossenem Tor verlasse, teilt der Senat nicht.

a) Dies folgt allerdings nicht aus den von der Berufung herangezogenen obergerichtlichen Entscheidungen (vgl. OLG München, NJW-RR 1993, 744; KG Berlin, TranspR 1995, 342; OLG Köln, TranspR 1996, 284; OLG Nürnberg, TranspR 1996, 381 und OLG Düsseldorf, TranspR 1999, 23), in denen eine qualifizierte Leichtfertigkeit im Falle eines Diebstahls aus einem abgestellten Lkw verneint wurde. Die den Urteilen zugrundeliegenden Sachverhalte unterscheiden sich von dem vorliegenden Fall dadurch, daß sich die Fahrer zum Tatzeitpunkt überwiegend im Führerhaus aufhielten, so daß der Diebstahl eine ungleich größere Energie als bei einem verlassenen Fahrzeug erforderte und in subjektiver Hinsicht von einer „wahrgenommenen Verantwortlichkeit“ für die Ladung und das Fahrzeug auszugehen ist (vgl. OLG Düsseldorf a. a. O.). Lediglich in der Entscheidung des OLG Köln war der Auflieger unbewacht an einer Rastanlage abgestellt worden; allerdings weist der Fall im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Frachtverkehr Besonderheiten auf, die einer Verallgemeinerung entgegenstehen.

b) Allgemein ist davon auszugehen, daß das Abstellen eines Aufliegers auf einem unbewachten Parkplatz in diebstahlsgefährdeten Regionen, wie beispielsweise Italien und Osteuropa, bei Abwesenheit des Fahrers die Voraussetzungen qualifizierter Leichtfertigkeit regelmäßig nahelegt (vgl. *Fremuth/Thume*, Kommentar zum Transportrecht, Art. 29 CMR Rn. 12 m. w. N.), während in Deutschland aufgrund der geringeren Diebstahlsgefahr eine solche Regel nicht besteht, sondern auf die Umstände des Einzelfalls abzustellen ist.

aa) Im vorliegenden Fall ist der Auflieger in einem Industriegebiet abgestellt worden, in dem zur Nachtzeit kaum noch Betrieb oder Verkehr herrschte. Außerdem war der Auflieger mit relativ wertvollen und marktgängigen Elektronik-Artikeln beladen und gegen Diebstahl nicht gesichert worden. Diese Umstände würden, für sich betrachtet, möglicherweise ausreichen, auch bei einem in Deutschland begangenen Diebstahl von qualifizierter Leichtfertigkeit auszugehen (vgl. BGH, TranspR 1981, 123; OLG Hamm, TranspR 1989, 155; OLG Hamm, TranspR 1992, 410; OLG Hamm, TranspR 1996, 237).

bb) Allerdings war das Gelände der Fa. P&O umzäunt und nach Betriebsschluß durch ein Rolltor verschlossen. Außerdem wurde das Gelände zweimal pro Nacht von einem Wachdienst kontrolliert. Solche Sicherheitsvorkehrungen stellen eine deutliche Erschwerung möglicher Diebstähle dar und lassen grundsätzlich nicht mehr die Feststellung zu, daß sich der Frachtführer über grundlegende, auf der Hand liegende Sorgfaltspflichten hinweggesetzt hat.

cc) Der Umstand, daß das Rolltor aufgrund eines Defekts nicht verschlossen werden konnte, rechtfertigt keine andere Beurteilung.

\* = TranspR 1996, 28.

(1) Frau S., die den Betrieb als Letzte verlassen hat, hat den Defekt erst um 22.30 Uhr festgestellt. Eine Reparatur war zu diesem Zeitpunkt nicht mehr möglich. Ob sie in der Lage gewesen wäre, einen Wachmann zu finden, der bereit ist, sich die ganze Nacht auf dem Gelände aufzuhalten, ist fraglich, jedenfalls nicht selbstverständlich. Es hätte zwar nahegelegen, die Polizei von dem offenen Tor in Kenntnis zu setzen und um stichprobenartige Streifenfahrten zu bitten. Hierdurch wäre der Diebstahl aber nicht mit Sicherheit verhindert worden.

Ob es, wie der Klägervertreter in der Sitzung am 1. 8. 2001 gemeint hat, möglich gewesen wäre, einen Fahrer mit Zugmaschine zu finden, der den Auflieger zu dem in der Nähe gelegenen weiteren Betriebsgelände der Fa. P&O transportiert, kann dahingestellt bleiben. Es bestehen keine hinreichenden Anhaltspunkte, daß die Unterlassung einer solchen Maßnahme – bezogen auf die individuellen Fähigkeiten und Einsichtsmöglichkeiten von Frau S., auf die im Rahmen des § 435 HGB abzustellen ist – leichtfertig war.

(2) Ein die Voraussetzungen des § 435 HGB erfüllendes Organisationsverschulden der Fa. P&O kommt nicht in Betracht. Denn dies würde voraussetzen, daß es leichtfertig gewesen wäre, für den Fall eines Defekts am Rolltor keine Vorkehrungen, etwa in Form betrieblicher Anweisungen, zu treffen. Angesichts der geringen Häufigkeit solcher Defekte und der insgesamt nicht erheblichen Diebstahlsgefahr kann hiervon aber nicht die Rede sein.

(3) Für den Vortrag der Kl. im Schriftsatz vom 29. 7. 2001, daß der anliefernde Fahrer der Nebenintervenientin Ziff. 2 den Auftrag gehabt habe, das Tor durch Verschließen/Abschließen zu sichern und es ihm nicht verborgen geblieben sein könne, daß das Tor nicht verschließbar gewesen sei, bestehen keine hinreichenden Anhaltspunkte. Die Kl. hat diese in der Sitzung vom 1. 8. 2000 bestrittene Behauptung auch nicht unter Beweis gestellt.

2. Die Kl. hat Anspruch auf Schadensersatz in Höhe von 8 145,28 DM.

a) Gem. § 431 Abs. 2 HGB ist die Haftung der Bekl. auf einen Haftungshöchstbetrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des entwerteten Teils der Sendung begrenzt. Die Bekl., die hierfür die Beweislast trägt, hat das Gewicht mit 350 kg angegeben. Die Kl. hat diese Angabe zunächst nicht bestritten und erst mit dem nach Schluß der mündlichen Verhandlung eingegangenen Schriftsatz vom 2. 8. 2001 das Gewicht auf 575 kg geschätzt. Der Schadenersatzanspruch der Kl. beläuft sich deshalb auf 8 145,28 DM (350 kg x 8,33 x 1,42844 x 1,95583 DM).

b) Die Bekl. ist zu Unrecht der Auffassung, daß ihre Haftung gem. Ziff. 23.1.1 ADSp auf 10 DM für jedes kg des Rohgewichts der Sendung beschränkt ist. Denn gem. Ziff. 23.1.2 ADSp gilt diese Beschränkung nicht bei einem Schaden, der an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist. Abzustellen ist hierbei auf den Zeitraum zwischen dem Verladen und vor dem Entladen (vgl. *Koller*, Transportrecht, 4. Aufl., Ziff. 23 ADSp Rn. 5). In diesem Zeitraum ist im vorliegenden Fall der Verlust eingetreten. Deshalb kann dahingestellt bleiben, ob die ADSp in den von den Parteien geschlossenen Vertrag einbezogen wurden und ob Ziff. 23.1.1 ADSp den Voraussetzungen des § 449 Abs. 2 Satz 2 HGB entspricht.

[Nebenentscheidungen]

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

## ADSp; §§ 683, 670 BGB

**1. Bei Geschäften mit einem Spediteur werden die ADSp auch in ihrer Neufassung jedenfalls stillschweigend Vertragsbestandteil, es sei denn, die Geltung der ADSp wird ausdrücklich ausgeschlossen.**

**2. Ein Anspruch des Frachtführers auf Ersatz von Entsorgungskosten, u. a. einer beschädigten Ladung kann sich nach den Grundsätzen über die Geschäftsführung ohne Auftrag ergeben, dies jedoch nur dann, wenn der Frachtführer beweist, daß der Absender bzw. der Empfänger den Schaden zu vertreten hat.**

[Leitsätze des Einsenders]

## LG Hildesheim, Urteil vom 13. 11. 2001 – 10 O 121/00 – nicht rechtskräftig

Die Kl. ist eine internationale Fachspedition für flüssige Güter. Die Parteien standen seit längerem in Geschäftsverbindung, die Kl. besorgt für die Bekl. den Transport von flüssigen Lebensmitteln.

Die Bekl. beauftragte die Kl. mit der Besorgung des Transports von 10 t Schokoladenmasse in vorgewärmten Tankcontainern ab dem Werk der Bekl. in Rowntree bei York, Großbritannien, an das Werk der Bekl. in Hamburg. Der Transport erfolgte in 6 Containern, die flexibel auf Aufliegern, Zügen oder Schiffen eingesetzt werden konnten. Nach Eintreffen der Container bei der Bekl. in Hamburg konnte der Inhalt von 5 Containern problemlos entleert werden, bei der Entleerung des 6. Containers stellte die Bekl. fest, daß die Schokoladenmasse „verbrannt roch“.

Am 1. 11. 1999 erfolgte die Übernahme der Ware in Rowntree im vorgewärmten Container mit einer Verladetemperatur von 45 bis 50 Grad Celsius. Der Container wurde zunächst per Lastkraftwagen zum Hafen gebracht und dort auf ein Containerschiff verladen.

Am 3. 11. 1999 traf der Container im Hamburger Hafen ein, wo er gegen 5:00 Uhr gelöscht wurde. Am 3. 11. 1999 gegen 13:30 Uhr kam der Container im Werk der Bekl. an. Dort wurde er verwogen und zu dem von der Bekl. vorgesehenen Entladeplatz gebracht, wo er mit Energie für die Heizeinrichtung des Containers verbunden wurde.

Am 4. 11. 1999 begann die Bekl. mit der Entleerung des Containers. Nachdem der Container zu 2/3 entleert worden war, stellte die Bekl. zwischen 10:00 Uhr und 11:00 Uhr fest, daß die noch im Container befindliche Schokoladenmasse verbrannt roch; die weitere Entleerung wurde gestoppt und die Bekl. beschloß, die noch im Container befindliche Restmenge nicht weiter zu verwenden.

Nachdem die Kl. durch die Bekl. auf einen nicht auszuschließenden Defekt der Heizung hingewiesen worden war, beauftragte sie das Havarieexpertenbüro K. und Co. GmbH mit der Schadensermittlung. Der Havarie-Experte K. stellte bei einer Überprüfung am 5. 11. 1999 fest, daß der Thermostat für die Ladung (Cargo) auf 49 Grad Celsius justiert war, während der Thermostat Element auf 75 Grad Celsius eingestellt war, was zu einer Überhitzung der Schokoladenmasse geführt hatte. Wann, wo und von wem der Thermostat Element auf 75 Grad Celsius eingestellt worden war, konnte der Sachverständige nicht feststellen.

Die Kl. trägt vor: Die Zuständigkeit des LG Hildesheim sei nach § 30 Abs. 2 ADSp gegeben. Sie werde grundsätzlich auf der Grundlage der ADSp tätig, darauf weise sie auf sämtlichen Rechnungen und auf ihren Briefbögen hin. Das sei auch der Bekl. bekannt, da sie in ständiger Geschäftsverbindung zu ihr stehe. Die Klage sei auch begründet. Die Bekl. sei ihr zum Ersatz der ihr durch den Schadensfall entstandenen Aufwendungen verpflichtet, weil sie den Schaden zu vertreten habe.

Nachdem die Ware im Werk in Rowntree mit einer Temperatur von 45 bis 50 Grad Celsius übernommen worden sei, sei der Container bis zur Küste nicht mehr beheizt worden. Auf dem Schiff sei der Container an die Energieversorgung angeschlossen gewesen, was unstreitig ist. Die Heizwerte seien durch die Reederei überprüft worden.

Nach dem Eintreffen des Containers im Werk der Bekl. sei eine Probe entnommen worden und zwar aus dem unteren Bereich des Containers, wo sich die Heizelemente befänden. Die Probe sei einwandfrei gewesen. Die Bekl. habe ihr unter dem 3. 11. 1999 eine Auslieferungsquittung übergeben, damit habe sie – die Kl. – die ihr obliegenden Pflichten erfüllt, mit dem Entladevorgang habe sie nichts mehr zu tun gehabt.