

# Anwaltskanzlei Grimme & Partner

## NEWSLETTER #3/2019



*“Die Sommer scheinen zu stehen, ... , nur langsam dringen sie vor in die widerstandsvollen Veränderungen.*

*Wird man alt, ist das umgedreht: Winter stehen, Sommer stürzen.*

*Eigentlich ist immer Winter, nur mit Sommerpausen.“*

*(Heimito von Doderer)*

Weisung vs. Unterlassene Wertdeklaration: and the winner is...:

*von Benjamin Grimme*

**Seite 2**

Schlagwörter: qualifiziertes Verschulden, AGB, auftragswidriges Verhalten des Frachtführers, Mitverschulden, unterlassene Wertdeklaration, Regelhaftung, §§ 425, 431, 435 HGB, § 254 BGB, Revision, grundsätzliche Bedeutung

Verstoß gegen frachtvertragliche Weisung erfüllt den Tatbestand von Art. 29 CMR

*von Angela Schütte*

**Seite 3**

Schlagworte: Verstoß gegen Weisung, qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR

Neufassung der Logistik-AGB 2019

*von Frank Geissler*

**Seite 7**

Schlagworte: Allgemeine Geschäftsbedingungen, Logistik-AGB 2019, ADSp 2017

Neues Urteil zur Begrenzung von demurrage-Forderungen

*von Frank Geissler*

**Seite 8**

Schlagworte: demurrage, detention, Seefracht, Nebenforderung, Schadensersatz, Court of Antwerp

Urteil des Landgerichtes Stuttgart vom 30.04.2019, Az. 41 O 61/18 KfH (nicht rechtskräftig)

*von Folkert Baars*

**Seite 9**

Schlagworte: qualifiziertes Verschulden im Sinne des Artikel 29 CMR bei Beschädigung eines Lasers beim Umschlag durch einen Gabelstapler; Umfang der Rechercheverpflichtung des Frachtführers; Anforderung an die Sorgfalt eines Gabelstaplerfahrers beim Umschlag von schweren wertvollen Gütern

Aktuelles Urteil des Landgerichts Bamberg zum Thema Totalschaden an temperaturempfindlichen Arzneimitteln

*von Martina Korch*

**Seite 15**

Schlagworte: temperatursensible Medikamente, temperaturgeführte Pharmatransporte, Leichtfertigkeit, Ablieferung an einen Dritten

Ihre Ansprechpartner

**Seite 17**

## **Weisung vs. Unterlassene Wertdeklaration: and the winner is...**

Das OLG Celle hat mit (52-seitigem) Urteil vom 13. Juni 2019, Aktenzeichen 11 U 6/19 über eine Klage gegen einen Frachtführer wg. des Diebstahls einer Komplettlading Katalysatoren mit einem Wert von EUR 1.880.827,50, welche in einem abgekoppeltem Auflieger in einem Gewerbegebiet in Niedersachsen abgestellt waren, entschieden.

Die Regelhaftung der gestohlenen Katalysatoren nach § 431 Abs. 1 HGB hätte EUR 113.878,08 betragen; der Warenwert mithin (nur) rund EUR 40.000,00 unter dem 10-fachen der Regelhaftung gelegen hat.

In dem Rahmenvertrag mit dem Frachtführer war der Frachtführer angewiesen, *beladene Lkw ..... dort abzustellen, wo ausreichende Sicherheit gewährleistet ist.*

Das OLG Celle hat (wie auch in erster Instanz das Landgericht Verden) mit Grundurteil ein qualifiziertes Verschulden des beklagten Frachtführers bejaht.

Und zwar mit der Begründung, dass die vorzitierte Klausel des Rahmenvertrages wirksam und dahin auszulegen sei, dass beladene Lkw nur dort abgestellt werden dürfen, wo sie gegen den Zutritt von Dieben wirksam geschützt sind; beispielsweise eingefriedete Gelände mit Zugangskontrollen, abschließbarer Gebäude oder Garagen.

Bei entsprechender Auslegung der beklagte Frachtführer aber gegen die ihm erteilten Weisungen verstoßen habe.

Und zwar unbeschadet, dass der beklagte Frachtführer dem dortigen Subunternehmen (noch) weitergehende Sicherheitsanweisungen erteilt hatte.

Da sich der beklagte Frachtführer das Verhalten ihrer Subunternehmerin nach § 428 HGB umfassend zurechnen zu lassen habe, unabhängig davon, welche Sicherheitsanweisungen der ausführende Frachtführer einzuhalten hatte.

Das OLG Celle hat sich weitergehend der Auffassung gezeigt, dass der Verstoß des beklagten Frachtführers gegen die ihm erteilten Sicherheitsanweisungen *per se* ein qualifiziertes Verschulden begründen würde (so im Ergebnis auch: BGH, TransportR. 2005, S. 311 (313) und TransportR. 2010, S. 437 (440), BGH, TransportR. 2010, S. 200 (220); OLG München, Urteil vom 5. Mai 2010, Aktenzeichen 7 U 1794/10 = TransportR. 2010, S. 352 = VersR. 2010, S. 1521; OLG Stuttgart, Urteil vom 20. April 2011, Aktenzeichen 3 U 49/10 = TransportR. 2011, S. 340 (343) sowie OLG München, Urteil vom 28. Oktober 2015, Aktenzeichen 7 U 4228/14 = TransportR. 2016, S. 193 = RdTW 2016, S. 182)).

Die Einwände des beklagten Frachtführers - der den Rahmenvertrag über die Beförderung von Katalysatoren nach Eintritt des streitgegenständlichen Schadens unmittelbar gekündigt hat -, dass ihm der Wert der Sendung nicht bekannt gewesen wäre und er bei

Kenntnis des Warenwertes die Übernahme des Auftrages abgelehnt hätte, jedenfalls aber der Absenderin ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration vorzuwerfen wäre, hat das OLG Celle für unerheblich erachtet.

Und zwar mit der Begründung, dass - so die Auffassung des OLG Celle - ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration nach der Rechtsprechung des BGH überhaupt nur dann in Betracht käme, wenn der Sendungswert (exakt) mehr als das 10-fache der Regelhaftung betragen würde. Mithin bei einem Sendungswert von EUR 40.000,00 unter dem 10-fachen der Regelhaftung, trotz eines Warenwertes von rund 1,1 Mio., ein Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration *per se* ausgeschlossen ist; so das OLG Celle.

Im Übrigen aber dem Frachtführer, ob der vorzitierten „Sicherheitsvorgaben“ des Rahmenvertrages, positiv bekannt war/hätte bekannt sein müssen, dass er hochwertige, diebstahlsgefährdete Güter mit einem Wert in Höhe eines vielfachen der Regelhaftung zur Beförderung übernimmt; so das OLG Celle.

Das OLG Celle hat gegen seine Entscheidung jedoch die Revision zugelassen.

Und zwar mit der Begründung, dass die Auslegung der der Beklagten erteilten Sicherheitsanweisung in den AGB der Absenderin auch für andere Prozesse erheblich ist.

Insbesondere aber es das OLG Celle als *grundsätzlich klärungsbedürftig* angesehen hat, ob der Frachtführer den Einwand eines Mitverschuldens wegen unterlassener Wertdeklaration tatsächlich erst ab einem Sendungswert von mindestens (exakt) dem 10-fachen der Regelhaftung erheben kann (?).

Der Frachtführer hat gegen die Entscheidung des OLG Celle Revision eingelegt; das Aktenzeichen des BGH lautet I ZR 119/19.

*Benjamin Grimme*  
*Rechtsanwalt*

Schlagwörter: qualifiziertes Verschulden, AGB, auftragswidriges Verhalten des Frachtführers, Mitverschulden, unterlassene Wertdeklaration, Regelhaftung, §§ 425, 431, 435 HGB, § 254 BGB, Revision, grundsätzliche Bedeutung

### **Verstoß gegen frachtvertragliche Weisung erfüllt den Tatbestand von Art. 29 CMR**

Das Hanseatische Oberlandesgericht in Bremen, 2 U 7/18, hatte in seinem Urteil vom 10.08.2018 über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Die Klägerin beauftragte die Beklagte zu fixen Kosten mit dem Transport von 714 Kartons mit Sportbekleidung von Bremen nach Frankreich.

Während des Obhutszeitraums der Beklagten ist es zu einem Diebstahl von 317 Kartons gekommen und die Klägerin macht mit der Klage vor dem Landgericht Bremen einen Schadensersatz-

anspruch in Höhe von ca. EUR 75.000,00 gegen die Beklagte geltend.

Die Klägerin war mit der Durchführung des Transportes von der ihr unterstützenden Nebenintervenientin zu 1. beauftragt, diese wiederum von dem Sportbekleidungshersteller.

Die Beklagte führte den Transport nicht selbst durch, sondern hatte ihrerseits die Nebenintervenientin zu 2. beauftragt. Ausgeführt wurde der Transport seitens einer von der Nebenintervenientin zu 2. beauftragten Firma. Der Transport wurde mittels eines Planen-Lkws ausgeführt.

Die Klägerin hatte die Beklagte schriftlich beauftragt und es hieß unter anderem in dem Auftrag:

**„Bitte stellen Sie sicher, dass ausreichender Versicherungsschutz besteht. Ware darf weder ab- noch umgeladen werden. Den Lkw nur auf bewachten Parkplätzen halten, deren Sicherheit den Vorgaben Ihrer Versicherung entspricht.“**

Der Fahrer übernahm die Sendungsgüter mittags und parkte den Lkw nach ca. 300 Kilometer Fahrt auf dem an der BAB 40 in Nordrhein-Westfalen unbewachten Rastplatz „Tomm Heide“ und übernachtete in der Fahrerkabine. Während der Nacht ist die Plane aufgeschnitten worden und ein Teil der Ladung entwendet worden.

Die Klägerin hat vor dem Landgericht Bremen Klage auf Erstattung des Gesamtschadens erhoben. Sie vertrat die Auffassung, dass der Beklagten ein

qualifiziertes Verschulden zur Last zu legen sei, weil diese weisungswidrig den Lkw auf einen unbewachten, unbeleuchteten Rastplatz ohne jede Serviceeinrichtung an einer nachts kaum befahrenden Straße geparkt habe. Und dies, obwohl sich im Umkreis von 50 Kilometern gleich mehrere bewachte Parkplätze in freizugänglichen Verzeichnissen befunden haben. Zudem gab die Klägerin an, dass die Beklagte ebenso wie die Unterfrachtführer von dem Inhalt der besonders diebstahlsgefährdeten Ladung Kenntnis gehabt hätten. Es sei auch nicht ersichtlich, dass der Fahrer wegen der Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten auf dem von ihm gewählten Parkplatz hätte parken müssen.

Die Beklagte und die ihr beigetretene Nebenintervenientin zu 2. bestritten, dass es zu einem Weisungsverstoß gekommen sei. Im Übrigen habe es sich bei der zitierten Regelung im Frachtvertrag nicht um eine sicherheitsrelevante Weisung gehandelt. Nach Ansicht der Beklagten ging es lediglich darum, den Versicherungsschutz nicht zu gefährden. Es läge jedenfalls eine unklare AGB Klausel vor. Gegen etwaige Vorgaben ihres Verkehrshaftungsversicherers habe die Beklagte nicht verstoßen.

Ihr sei nicht bekannt gewesen, dass es sich bei dem Sendungsgut um diebstahlgefährdetes Gut gehandelt haben solle. Im Übrigen sei die Anforderung, den Lkw auf einen bewachten Parkplatz mit freiem Stellplatz zu parken, unerfüllbar, zumal solche nicht zu jeder Zeit und an jedem Ort verfügbar seien und auch mit weiteren Kosten verbunden gewesen seien. Das Landgericht Bremen hat in seinem erstinstanzlichen

Urteil der Klage auf Basis der Grundhaftung in Höhe von ca. EUR 30.000,00 stattgegeben und im Übrigen abgewiesen.

Das Landgericht Bremen war zu der Ansicht gelangt, dass die Voraussetzungen des Art. 29 CMR nicht vorlägen.

Der Beklagten könne nicht vorgeworfen werden, keinen Kofferauflieger eingesetzt zu haben. Im Übrigen sei nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme nicht davon auszugehen, dass die Beklagte Kenntnis vom Inhalt der Kartons und damit von einer konkreten Gefahrenlage gehabt hätte. Ihr sei kein qualifiziertes Planungsverschulden anzulasten, da sie nicht dafür Sorge getragen habe, dass nur bewachte Parkplätze angefahren werden würden. Nach Ansicht des Landgerichts habe es insoweit keine klare Anweisung der Klägerin gegeben. Die erwähnte Anweisung ziele ausschließlich darauf ab, dass der Auftragnehmer seinen bestehenden Versicherungsschutz nicht gefährdet. Der hierzu angehörte Zeuge habe im Übrigen bestätigt, die Anweisung wie im Auftrag an die Subunternehmer weitergegeben zu haben.

Die Klägerin hat gegen das landgerichtliche Urteil Berufung eingelegt und die Ansicht des Landgerichts hinsichtlich der Auslegung der Klausel gerügt. Im Übrigen war nach der Zeugenvernehmung klar, dass der Zeuge selbst von der Verpflichtung ausgegangen war, nur bewachte Parkplätze anfahren zu dürfen.

Im Übrigen läge eine grobe Verletzung von Organisationsverpflichtung vor. Nach Aussage des Zeugen habe die-

ser nicht einmal gewusst, welche Sicherheitsanforderungen im Hinblick auf bewachte Parkplätze der Haftpflichtversicherer stelle. Daher konnte er auch keine Anforderungen an den Fahrer weitergeben. Im Übrigen sei selbst die Auswahl des angefahrenen Parkplatzes mangelhaft gewesen. Der Fahrer habe zudem aufgrund der Eintragung im Frachtbrief und der Warenart um die Diebstahlgefährdung der Güter gewusst.

Die Beklagte hat die Zurückweisung der Berufung beantragt und im Übrigen Bezug genommen auf ihren erstinstanzlichen Vortrag.

Das Berufungsgericht ist zu der Entscheidung gekommen, dass die Berufung begründet ist.

Die Beklagte könne sich nicht auf die Haftungsbeschränkung des Art. 23 Abs. 3 CMR berufen, da Art. 29 CMR eingreifen würde.

Gemäß Art. 29 CMR kann sich der Frachtführer auf haftungsausschließende oder begrenzende Bestimmungen nicht berufen, wenn er oder einer seiner Gehilfen den Schaden vorsätzlich oder durch ein Verhalten, das nach dem Recht des angerufenen Staates dem Vorsatz gleich steht, verursacht hat. Das Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit erfordert einen besonders schweren Pflichtenverstoß, bei dem sich der Frachtführer oder seine Leute in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Auftraggebers hinweg gesetzt haben.

Nach Ansicht des Berufungsgerichts waren diese Voraussetzungen jeden-

falls zu bejahen, weil die Beklagte gegen die ihr im Auftragsschreiben erteilte schriftliche Weisung, den Lkw über Nacht auf einen bewachten Parkplatz abzustellen, verstoßen habe.

Entgegen der Ansicht des Landgerichts kam das Berufungsgericht zu dem Ergebnis, dass die verwendete Klausel eine klare Weisung sei, dass das Parken auf unbewachten Parkplätzen zu unterlassen sei.

Es würde sich bei der Klausel um eine Allgemeine Geschäftsbedingung handeln und diese sei nach ihrem objektiven Inhalt und typischen Sinn einheitlich so auszulegen, wie sie ein verständiger und redlicher Vertragspartner unter Abwägung der Interessen der normalerweise beteiligten Verkehrskreise versteht, wobei nicht die Verständnismöglichkeiten des konkreten, sondern die des durchschnittlichen Vertragspartners des Verwenders zugrunde zu legen sind. Ansatzpunkte für die nicht am Willen des konkreten Vertragspartners zu orientierende Auslegung allgemeiner Geschäftsbedingungen ist in erster Linie der Vertragswortlaut. Ist dieser nicht eindeutig, kommt es auf die Auslegung entscheidend darauf an, wie der Vertragstext aus Sicht der typischerweise an Geschäften der in Rede stehenden Art beteiligten Verkehrskreise zu verstehen ist, wobei der Vertragswille verständiger und redlicher Vertragspartner beachtet werden muss. Verbleiben nach Ausschöpfung aller danach in Betracht kommende Auslegungsmöglichkeiten Zweifel und sind zumindest zwei Auslegungsergebnisse rechtlich vertretbar, kommt die Unklarheitenregel des § 305 c Abs. 2 BGB zur Anwendung.

Das Berufungsgericht ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die seitens des Landgerichts vorgenommene einschränkende Auslegungsmöglichkeit fernliegend ist. Dies ergäbe sich bereits aus dem Wortlaut. Es sei hier nicht ausschließlich auf den Versicherungsschutz abzustellen, sondern auf den eindeutigen Wortlaut der Weisung, dass nur auf bewachten Parkplätzen gehalten werden darf und die Sicherheit dieser Parkplätze den Vorgaben des Versicherers entsprechen müsse. Für jeden durchschnittlichen Vertragspartner würde sich hieraus ergeben, dass das Anfahren unbewachter Parkplätze zum Zwecke des unbeaufsichtigten Parkens zu unterlassen ist. Die Klägerin habe daher auch zu Recht in der Berufungsbegründung darauf hingewiesen, dass der angehörte Zeuge dies auch nur so verstanden hat.

Daher rechtfertigt hier auch das Abstellen des Lkws auf dem unbewachten Parkplatz eine die unbeschränkte Haftung herbeiführende bewusste Leichtfertigkeit. Die Anweisung sollte ersichtlich der Sicherung hochwertiger, diebstahlsgefährdeter Sendungsgüter dienen. Über das Sicherheitsinteresse des Auftraggebers hat sich der Fahrer in krasser Weise hinweggesetzt, sofern ihn, wie der Zeuge in der ersten Instanz bekundet hat, die Anweisung gegeben worden sei, nur bewachte Parkplätze anzusteuern. Es kommt mithin in diesem konkreten Fall nicht mehr darauf an, ob die Beklagte bzw. ihre Subunternehmer Kenntnis des Inhalts der Kartons hatten.

Im Übrigen ist zu berücksichtigen, dass die Beklagte nach eigenem Vortrag nicht dafür Sorge getragen hat, dass die

Umsetzung der ihr erteilten Weisung auch erfolgt. Es habe lediglich eine telefonische Anweisung an dem bei der Beklagten nicht angestellten Fahrer gegeben. Dass und gegebenenfalls in welcher Weise die Beklagte dem von ihr beauftragten Frachtführer eindeutige vertragliche Vorgaben gemacht hat, legt sie nicht dar. Eine Liste wird dem Fahrer hinsichtlich bewachter Parkplätze jedenfalls nicht mitgegeben.

Mit ihrem Einwand, die Ansteuerung eines bewachten Parkplatzes mit freiem Stellplatz sei unerfüllbar, kann die Beklagte nicht gehört werden. Unstreitig war, dass es im Umkreis von 50 Kilometern mehrere bewachte Abstellmöglichkeiten gegeben habe. Dass alle diese Plätze ohne freie Stellmöglichkeiten gewesen wären, behauptet die Beklagte nicht. Offensichtlich hat der Fahrer keine Erkundigungen eingeholt, bevor er den von ihm gewählten Parkplatz anfuhr. Ist somit wie im vorliegenden Fall von einem qualifizierten Verschulden auszugehen, obliegt es dem beklagten Frachtführer im Prozess Umstände vorzutragen und gegebenenfalls zu beweisen, die gegen die Kausalität des festgestellten Sorgfaltsverstößes sprechen. Solche Umstände hat die Beklagte jedoch nicht vortragen.

Das landgerichtliche Urteil war daher aufzuheben und die Beklagte antragsgemäß zu verurteilen.

*Angela Schütte  
Rechtsanwältin  
Fachanwältin für Transport-  
und Speditionsrecht*

Schlagworte: Verstoß gegen Weisung, qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR

## **Neufassung der Logistik-AGB 2019**

Die zuletzt in der Version von 2006 vorliegenden Logistik-AGB des Bundesverbands Spedition und Logistik (DSLTV) und dem Institut für Logistikrecht und Risikomanagement der Hochschule Bremerhaven (ILRM) wurden nunmehr unter Beteiligung des Bundesverbands Güterkraftverkehr Logistik und Entsorgung (BGL) sowie des Bundesverbands Möbelspedition und Logistik (AMÖ) neu gefasst und per 01. Juli 2019 unverbindlich den Marktbeteiligten zur Benutzung empfohlen.

Diese AGB knüpfen dabei an die aktuellen Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp) in der Fassung von 2017 an und ergänzen diese um die standardisierte Regelung typischer logistischer Leistungen, welche im wirtschaftlichen Zusammenhang mit einem Verkehrsvertrag stehen. Dies betrifft z.B. die Warenbehandlung, –inbetriebnahme, –installation, und –reparatur, die Preisauszeichnung, Regalservices oder allgemeines Prozessmanagement für den Auftraggeber.

Wesentliche Neuerungen in den Bedingungen ist die Formulierung eines Vorrangs der ADSp, soweit diese auf Leistungen inhaltlich anwendbar sind und im Widerspruch zu den Logistik-AGB stehen. Ferner sind die Schutzpflichten und Freistellungspflichten des Auftraggebers, ebenso wie umfangreiche compliance-Regelungen beider Vertragsparteien – u.a. hinsichtlich Mindestlohn, Datenschutz und Anti-Korruption – erweitert und detaillierter geregelt, bzw. neu aufgenommen worden.

Interessant erscheint die Verpflichtung des Auftraggebers, den Auftragnehmer *rechtzeitig* auf von ihm nicht eingedekten Versicherungsschutz von Warenbeständen durch Transport- bzw. Versicherungen gegen Feuer, Einbruchsdiebstahl sowie Elementarschäden hinzuweisen, sowie im Falle einer Eindeckung dieser Risiken den Auftragnehmer als Versicherten, nicht jedoch als Repräsentanten einzubeziehen.

Die Haftungsbeschränkungen des Auftragnehmers wurden differenzierter gefasst und im Hinblick auf Serienschäden sowie die geringfügige Anhebung der jährlichen Maximalhaftung von EUR 500.000 auf EUR 600.000,- für alle Schadensfälle erweitert.

*Frank Geissler*  
*Rechtsanwalt*  
*Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht*  
*Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: Allgemeine Geschäftsbedingungen, Logistik-AGB 2019, ADSp 2017

## **Neues Urteil zur Begrenzung von demurrage-Forderungen**

Auf dem nach wie vor äußerst praxisrelevanten Gebiet der demurrage & detention Forderungen (*d & d*) der Seefrachtführer hat nun der *Court of Commerce of Antwerp* unter dem 20. März 2019 ein interessantes Urteil gefällt.

Im vorliegenden Fall verlangte die klagende Reederei demurrage-Kosten und Lagergelder von ihrem Auftraggeber für einen Zeitraum von mehr als 4 Jahren.

Die Container waren vorliegend zwei Monate nach Ankunft im Löschhafen von den örtlichen Zollbehörden beschlagnahmt worden.

Das Gericht definierte die demurrage in Auslegung der Vertragsbedingungen des carriers als Gebühr für das Vorhalten der Container im Terminal für eine längere als die vertraglich vereinbarte Zeit. Der carrier sah diese demgegenüber allgemein als zusätzliches Entgelt an.

Nach Auffassung des Gerichts endete die Verpflichtung zur Bezahlung dieser Kosten daher, als diese aus dem Terminal und damit dem Obhutsbereich der Reederei entzogen wurden.

Selbst wenn man diese als zusätzliches Frachtentgelt auffassen wolle, endete der Anspruch zu diesem Zeitpunkt, da die Reederei ihre vertraglichen Pflichten auf Beförderung und Auslieferung der Güter an den Empfänger nicht mehr erfüllen konnte.

Das Festhalten an dem Vertrag, allein um weitere Vergütung aus der demurrage zu erzielen, stelle daher einen Rechtsmissbrauch dar.

Fragliche Klausel sah das Gericht ferner im Ergebnis auch nicht als Vergütungsregelung, sondern vielmehr als Schadensersatzbestimmung an. Das Gericht hielt hierbei nicht nur den Forderungszeitraum für deutlich übertrieben, es fand auch keinen von der Reederei nachgewiesenen materiellen Schaden.

Wegen des vom Gericht angenommenen Versuchs einer Täuschung durch die Reederei über den tatsächlichen

Hintergrund der Forderungen und wegen des relativ kurzen Obhutszeitraums der Reederei über die Container reduzierte das Gericht die Forderungen sogar auf null.

Es merkte weiter an, dass die Reederei zur Geltendmachung des Wiederbeschaffungswertes der Container berechtigt gewesen wäre, wenn sie diesen beansprucht und nachgewiesen hätte.

Das Urteil reiht sich inhaltlich passend ein in die allgemein bekannte Entscheidung des englischen *Court of Appeal* in Sachen „Cottonex vs. MSC“ [2016] EWCA Civ 789, sowie das jüngst vom Unterzeichner erstrittene Urteil des Landgerichts Hamburg vom 08. Oktober 2018, Az. 417 HKO 55/17, vgl. *Newsletter Grimme & Partner #4/2018*.

Auch dort ist die Tendenz zu erkennen, d & d Forderungen als vertraglichen Schadensersatz für die Vorenthaltung der Container anzusehen, mit der Folge, dass der Reederei ein messbarer Schaden hieraus entstanden sein muss, der über den schlichten Materialwert einer Wiederbeschaffung hinausgeht. Die Gerichte – wie auch Meinungen in der Literatur – ziehen eine zeitliche Grenze spätestens dann, wenn der Vertragszweck einer Ablieferung der Güter nicht mehr erreicht werden kann bzw. der Auftraggeber die Container samt Inhalt aufgibt.

Diese Auffassung erscheint – unabhängig vom jeweils anwendbaren nationalen Sachrecht – als zutreffend und sachgerecht, zumal in Zeiten sinkender Frachtraten die Reedereien d & d Ansprüche offenbar mehr und mehr als

willkommenes Zubrot zu betrachten scheinen.

Es ist daher auch davon auszugehen, dass in der Zukunft weitere nationale Gerichte in diesem Sinne urteilen werden.

*Frank Geissler*

*Rechtsanwalt*

*Fachanwalt für Transport- und Speditionsrecht*

*Fachanwalt für Versicherungsrecht*

Schlagworte: *demurrage, detention, Seefracht, Nebenforderung, Schadensersatz, Court of Appeal*

**Urteil des Landgerichtes Stuttgart vom 30.04.2019,  
Az. 41 O 61/18 KfH  
(nicht rechtskräftig)**

Zum Sachverhalt:

Die Klägerin ist führender Versicherer der Firma T., die unter anderem Laser herstellt. Die Versicherungsnehmerin mit Sitz in Deutschland verkaufte an ihre selbständige Niederlassung in der Slowakei ein Lasergerät nebst Zubehör. Die Sendung hatte einen Nettohandelswert in Höhe von EUR 148.997,90 hatte. Die Sendung sollte direkt vom Herstellerwerk der Versicherungsnehmerin in Schramberg/Deutschland zur Niederlassung der Firma T. in der Slowakei geliefert werden. Mit dem grenzüberschreitenden LKW-Transport der Sendung beauftragte die Versicherungsnehmerin die Beklagte zu festen Kosten. Die Sendung war in drei Kisten

verpackt. In der Kiste 1 befand sich das Lasergerät selbst, in der Kiste 2 das Zubehör und in der Kiste 3 der Kühler zum Laser. Die Beklagte übernahm die Sendung im Werk der Versicherungsnehmerin in Schramberg am 09.08.2016. Die Zustellung der Sendung bei der Empfängerin in der Slowakei erfolgte durch die dortige Niederlassung der Beklagten. Der Lagerarbeiter P. der Niederlassung der Beklagten in der Slowakei nahm am 11.08.2016 gegen 22:00 Uhr einen Lagerumschlag vor. Dabei übernahm er die Kiste 1 mit den Abmessungen 153 cm x 108 cm x 187 cm mit Hilfe eines Gabelstaplers, um sie zu dem Platz im Lager zu transportieren, von dem aus am nächsten Morgen der Weiterversand erfolgen sollte. Dabei kippte die Kiste vom Gabelstapler auf die linke Seite, nachdem der Lagerarbeiter nach einer leichten Linkskurve wieder geradeaus gefahren war. Die Kiste war mit Top-Zeichen zur Kennzeichnung für „oben und unten“, einem Kennzeichen „Vorsicht zerbrechlich“ und einem Kennzeichen vor „Nässe schützen“ versehen. Weiter waren an der Kistenaußenseite und an der Maschine Schockindikatoren angebracht mit dem Hinweis „Warning/Handle with care, Vorsicht stoßempfindlich“. Des Weiteren war an der Maschine selbst ein Kippindikator angebracht. Infolge des Sturzes löste der Kippindikator aus, nicht aber die Schockindikatoren an der Kistenaußenseite und an der Maschine. Das Lasergerät, das sich in der Kiste 1 befand, war nach den Ausführungen der Klägerin nach dem Sturz total zerstört worden. Es hatte einen Nettohandelswert in Höhe von EUR 122.610,30. Abzüglich einer Selbstbeteiligung in Höhe von EUR 5.000,00 hat die Klägerin den Scha-

denbetrag in Höhe von EUR 117.810,30 reguliert. Die Versicherungsnehmerin hat ihre Ansprüche an die Klägerin abgetreten. Nach den vorliegenden Unterlagen war die Klägerin auch berechtigt, die auf die mitbeteiligten Versicherer übergegangenen Ansprüche im eigenen Namen in Prozessstandschaft geltend zu machen.

Außergerichtlich hatte die Beklagte auf den Schadensbetrag in Höhe von EUR 122.610,30 den CMR-Höchstbetrag in Höhe von EUR 7.304,01 an die Klägerin bezahlt.

Mit ihrer Klage hat die Klägerin den Restbetrag in Höhe von EUR 115.308,29 nebst 5 % Zinsen seit der Haftbarhaltung vom 25.03.2017 geltend gemacht.

Hierzu hat die Klägerin ausgeführt, die Beklagte könne sich nicht auf Haftungsbeschränkungen berufen, weil ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten im Sinne des Art. 29 CMR vorliege. Das Verhalten des Lagermitarbeiters und der Beklagten sei leichtfertig gewesen und sei in dem Bewusstsein erfolgt, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Angesichts der Abmessungen der Kiste und der ausdrücklichen Warnhinweise habe der Gabelstaplerfahrer besondere Sorgfalt anwenden müssen. Stattdessen habe er die Gabelstaplerzinken zu eng eingestellt, wie sich aus dem von der Klägerin und der Beklagten in Auftrag gegebenen Parteigutachten ergäbe. Zudem seien die Rangierbereiche mit Gütern anderer Versender vollgestellt gewesen, so dass hierdurch eine erhebliche Unfallgefahr bestanden hätte. Außerdem sei der Gabelstaplerfahrer zu schnell

gefahren. Angesichts der Abmessungen der Kiste habe der Gabelstaplerfahrer auch keine freie Sicht gehabt, so dass er sich durch einen Einweiser hätte einweisen lassen müssen. Ein Verpackungs- oder Kennzeichnungsmangel läge nicht vor. Die Kiste habe einen mittleren Schwerpunkt gehabt.

Demgegenüber behauptet die Beklagte, die Kiste habe keinen mittleren Schwerpunkt gehabt. Der Schwerpunkt habe vielmehr im oberen Bereich auf der linken Seite gelegen. Dieser sei auf der Kiste nicht vermerkt gewesen. Zudem ist die Beklagte der Auffassung, es läge lediglich ein Augenblicksversagen des Gabelstaplerfahrers P. vor. Hierzu legte die Beklagte Fotos vor, die aus einer Videoaufzeichnung stammen, die die Beklagte vom Unfallgeschehen erstellt hatte. Das Gericht hatte der Beklagten aufgegeben, die Videoaufzeichnung vorzulegen.

Das Gericht hat eine Beweisaufnahme zu der Beweisfrage durchgeführt, ob der Laser zum Zeitpunkt der Übergabe an die Beklagte unbeschädigt und zum Zeitpunkt der Ablieferung einen Totalschaden aufwies und hat auch eine Beweisaufnahme über den Schwerpunkt der Maschine sowie über die Schadenshöhe durchgeführt.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme kam das Gericht zu dem Schluss, dass der Laser den genannten Wert und einen mittleren Schwerpunkt hatte und im Gewahrsam der Beklagten beschädigt wurde und dieser einen Totalschaden aufwies und sich die Beklagte nicht auf die begrenzte Haftung des Art. 25 CMR in Verbindung mit Art. 23 CMR berufen könne. Vielmehr läge ein

qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR vor. Es hat der Klage vollumfänglich stattgegeben.

Es führte aus, der Geschädigte, der sich auf ein qualifiziertes Verschulden berufe, müsse die konkreten Umstände dafür darlegen. Ein Augenblicksversagen des Frachtführers oder seiner Leute begründe in der Regel nicht die Annahme eines qualifizierten Verschuldens. Die Beweislast für eine volle Haftung trage ebenfalls die Klägerin. In Verlustfällen habe der BGH jedoch eine sekundäre Darlegungslast des Frachtführers hinsichtlich der für den Schaden ursächlichen Handlungen und Unterlassungen angenommen, da diese für den Geschädigten unaufklärbar im Herrschaftsbereich des Frachtführers oder seiner Gehilfen (einschließlich Subunternehmern) liegen und der Schadenshergang für den Geschädigten somit völlig im Dunkeln liege. In solchen Fällen habe der Frachtführer seinerseits substantiiert darzulegen, was er und seine Gehilfen zur Vermeidung des Schadens getan haben und müsse in zumutbarer Weise an der Aufklärung der Gründe des Schadens mitwirken. Dies ergäbe sich aus dem Grundsatz, dass den näher am Beweis stehenden Prozessbeteiligten eine entsprechende Aufklärungspflicht treffe. Komme aufgrund der Art oder der Umstände des eingetretenen Schadens ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers in Frage, genüge es daher nicht, dass dieser schlicht bestreitet. Komme der Frachtführer in Verlustfällen seiner Obliegenheit im Rahmen der sekundären Darlegungslast in Verlustfällen nicht nach, könne daraus je nach den Umständen des Einzelfalles die Annahme qualifizierten Verschuldens begründet

sein. In diesem Fall spreche eine widerlegbare Vermutung für ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers, falls dieser sich ersichtlich nicht ausreichend bemüht habe, Informationen, die den Unterfrachtführern zur Verfügung standen, zeitnah zu besorgen und weiterzugeben. Komme der Frachtführer dagegen seinen Aufklärungspflichten nach, so gehe ein verbleibendes „non liquet“ zu Lasten des Ersatzberechtigten.

Allerdings sei der BGH in Fällen der Beschädigung des Gutes – wie hier – mit der Übertragung dieser Grundsätze zur sekundären Darlegungslast weitaus zurückhaltender, da die gebotenen Kontrollmaßnahmen nicht darauf abzielen, den Frachtführer zu einem sorgfältigen Umgang mit den ihn anvertrauten Gütern anzuhalten (BGH, Urteil vom 12.01.2012, Az. I ZR 214/10).

Lägen allerdings Videoaufzeichnungen von dem Unfallgeschehen vor, sei es Sache des Frachtführers, sich durch substantiierten Vortrag zum Schadenshergang zu entlasten. Hierzu gehöre es auch, dass die Videoaufzeichnungen dem gemeinsam beauftragten Privatsachverständigen zur Verfügung gestellt werden. Es bestehe zwar keine Obliegenheit, Transportvorgänge im eigenen Lager zu filmen. Gäbe es aber – gegebenenfalls zufälligerweise – ein Video vom Schadenshergang, so müsse dieses aufbewahrt werden, bis der Schadensfall reguliert ist und dürfe nicht einfach gelöscht werden.

Unstreitig sei, dass das Lasergerät beim Umschlag im Lager der Beklagten in der Slowakei vom Gabelstapler gefallen ist und dabei auf ein weiteres Packstück, das in der Halle lag, gestürzt ist. Zwar

reiche allein die Tatsache, dass die Kiste vom Gabelstapler gefallen ist, noch nicht dafür aus, um mit der erforderlichen Wahrscheinlichkeit auf ein der Beklagten zurechnendes qualifiziertes Verschulden des von ihr eingesetzten Gabelstaplerfahrers zu schließen. Das Herunterfallen vom Gabelstapler könne auch durch eine leichte Unachtsamkeit des Gabelstaplerfahrers verursacht worden sein (BGH, Urteil vom 12.01.2012, Az. I ZR 214/10). Auf den von der Beklagten selbst vorgelegten Lichtbildern sei jedoch zu erkennen, dass die Umschlagshalle der Beklagten mit Packstücken vollgestellt war und diese wahllos herumlagen. Möglicherweise habe der Gabelstaplerfahrer deshalb Linkskurven fahren müssen, um Gegenstände, die in der Halle gelagert haben und in der Fahrbahn lagen, zu umfahren. Wie sich aus den Lichtbildern ergäbe, habe der Gabelstapler in der vollgestellten Halle und der dort relativ beengten Verhältnisse rangieren und dabei auch Linkskurven fahren müssen. In Linkskurven, mit einem schweren Packstück beladen, bestehe die gesteigerte Wahrscheinlichkeit, dass ein Packstück, zumal dann, wenn es mit zu enger Zinkenstellung aufgenommen worden sei, von den Zinken herunterrutscht und dabei möglicherweise noch auf die Kante eines anderen Packstücks rutsche, wodurch die Schäden möglicherweise auch noch vergrößert würden. Auf den Lichtbildern sei klar zu erkennen, dass sich der Deckel der Kiste durch den Aufprall auf das andere, in der Halle liegende Packstück, nach oben verschoben habe. Dadurch habe sich auch die Laserplatte des Lasergerätes, das Herzstück des Gerätes, verschoben. Die Beklagte hätte dafür Sorge tragen müssen, dass die Fahrbahn

in der Lagerhalle nicht von Gegenständen vollgestellt ist, so dass unnötige Fahrmanöver verhindert und die Kiste auf direkten Weg ohne Hindernisse in den anderen LKW verladen werden könne. Weiterhin ergäbe sich aus den Ausführungen des von den Parteien gemeinsam beauftragten Parteigutachters, dass auf den von der Beklagten zur Verfügung gestellten Lichtbildern erkennbar sei, dass die Zinken des Gabelstaplers nicht den Ausmaßen der Kiste angepasst gewesen seien. Ebenso könne eine überhöhte Geschwindigkeit schadensursächlich gewesen sein.

Der gesamte Umladevorgang einschließlich des Sturzes sei von der Beklagten durch ein Video dokumentiert worden. Bereits der Parteigutachter C. habe zeitnah nach dem Schadensereignis am 14.10.2016 bei der Beklagten angefragt, ob es möglich sei, das Video des Schadenseintritts zu erhalten. In seinem Privatgutachten, das sowohl von der Klägerin als auch der Beklagten in Auftrag gegeben worden sei, habe der Parteigutachter C. ausgeführt, dass er anhand der Standfotos nicht bewerten könne, inwieweit eventuell auch eine erhöhte Geschwindigkeit vorgelegen haben könne. Der Privatgutachter C. schließe damit eine überhöhte Geschwindigkeit als weitere Ursache für den Sturz der großen Kiste von den Zinken des Gabelstaplers nicht aus. Das Video, aufgrund dessen der sachverständige Zeuge C. gehofft habe, die näheren Ursachen für den Sturz ausmachen zu können, sei ihm von der Beklagten, obwohl er auch von der Beklagten mit der Begutachtung und Bewertung des Schadens beauftragt worden war, nicht zur Verfügung gestellt worden. In der mündlichen Verhandlung

habe die Beklagte zunächst Datenschutzgründe als Begründung dafür angegeben, warum das Video dem Privatsachverständigen nicht zur Verfügung gestellt worden ist. Nachdem die Beklagte vom Gericht aufgefordert worden sei, das Video, auf dem möglicherweise erkennbar gewesen wäre, mit welcher Geschwindigkeit der Gabelstaplerfahrer im Lager unterwegs war, dem Gericht zur Verfügung zu stellen, habe die Beklagte mitgeteilt, dass das Video inzwischen gelöscht sei. Lügen Videoaufnahmen eines Schadensvorganges vor und ergeben sich zudem aus dem unstreitigen Sachverhalt und aus den Lichtbildern, die von der Beklagtenseite zur Verfügung gestellt worden sind, Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden (zu enge Zinkenstellung, vollgestellte Lagerhalle, Fahrern von Linkskurven), wäre es Sache der Beklagten gewesen, sich durch substantiierten Vortrag zum Schadenshergang zu entlasten. Hierzu hätte es gehört, dass die Videoaufzeichnung dem gemeinsam beauftragten Privatsachverständigen C. zur Verfügung gestellt wird. Insofern bestehe eine verschärfte Darlegungsobliegenheit der Beklagten. Dieser sei die Beklagte nicht nachgekommen, so dass ein qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR anzunehmen sei.

#### Anmerkung:

Das Landgericht Stuttgart reiht sich mit diesem Urteil in eine Reihe anderer Urteile ein. Insoweit wird auf das Urteil des OLG Hamm vom 21.11.2013, Az. I-18 U 33/13, in TranspR 2014, Seite 290 ff.; auf das Urteil des Landgerichtes Wuppertal vom 25.08.2017, Az. 12 O 64/14 sowie auf das Urteil des HansOLG

Hamburg vom 30.01.2003, Az. 6 U 110/01, veröffentlicht in TranspR 2003, Seite 122 ff. sowie auf das Urteil des OLG Düsseldorf vom 22.12.2016, Az. I-18 U 161/15, in RdTW 2017, Seite 107 ff. verwiesen.

Alle zitierten Entscheidungen führen aus, dass beim Umschlag von sperrigen Gütern mittels eines Gabelstaplers besondere Sorgfaltsvorschriften zu beachten sind. Insoweit kann auch auf die berufsgenossenschaftlichen Leitfäden für den Umgang mit Gabelstaplern zurückgegriffen werden, die Ausführungen dazu enthalten, welche Sorgfaltsvorkehrungen beim Einsatz von Gabelstaplern zu beachten sind. Diese Leitfäden enthalten Empfehlungen betreffend die Sorgfaltspflichten beim Einsatz von Gabelstaplern. Es dürfte einleuchtend sein, dass Gabelstaplerzinken so eingestellt werden müssen, dass sie dem Packstück angepasst sind. Anderenfalls besteht die Gefahr des Abkippens. Zudem müssen selbstverständlich auch die Rangierbereiche freigestellt sein, damit die Gefahr eines Unfalls durch eine Kollision mit einem dort abgestellten Packstück ausgeschlossen ist. Ist dem Gabelstaplerfahrer darüber hinaus die Sicht durch das Packstück versperrt, muss er sich einweisen lassen. Auch die Argumentation der Beklagten, ihr sei der Schwerpunkt der Kiste nicht bekannt, überzeugt nicht. Unabhängig davon, dass im konkreten Fall in der Beweisaufnahme bewiesen wurde, dass die Kiste einen mittigen Schwerpunkt hatte, gehört es zu den Sorgfaltspflichten beim Einsatz eines Gabelstaplers, zu überprüfen, ob beim Umschlag ein Gabelstapler hierfür überhaupt geeignet ist. Hierzu gehört es, sich nach dem Schwerpunkt des Gutes zu erkundigen,

bevor ein Gabelstaplerfahrer zum Einsatz kommt.

Das Landgericht Stuttgart hat in seinem Urteil zutreffend ausgeführt, dass die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zur sekundären Behauptungslast, die zu Verlustfällen ergangen ist, zwar auf Beschädigungsfälle nicht übertragbar ist. Jedoch trifft die Beklagte auch in Beschädigungsfällen eine Aufklärungsverpflichtung, weil sie näher am Sachverhalt steht. Hat die Beklagte eine Videoaufzeichnung vom Unfallgeschehen gefertigt, hätte es ihr oblegen, diese vorzulegen. Der Vortrag der Beklagten, sie habe diese Videoaufzeichnung gelöscht, rechtfertigt nicht die Nichtvorlage der Videoaufzeichnung. Es gehört zu den Pflichten der Beklagten, nach dem Schadensereignis die Videoaufzeichnung aufzubewahren, zumal sie von dem gemeinsam beauftragten Parteigutachter zeitnah angefordert worden sei. Insofern schließt sich das Urteil auch an die Entscheidung des HansOLG Hamburg vom 24.07.2003, Az. 6 U 231/02, an.

*Folkert Baars  
Rechtsanwalt*

Schlagworte: qualifiziertes Verschulden im Sinne des Art. 29 CMR bei Beschädigung eines Lasers beim Umschlag durch einen Gabelstapler; Umfang der Rechercheverpflichtung des Frachtführers; Anforderung an die Sorgfalt eines Gabelstaplerfahrers beim Umschlag von schweren wertvollen Gütern

### **Aktuelles Urteil des Landgerichts Bamberg zum Thema Totalschaden an temperaturempfindlichen Arzneimitteln**

Das Landgericht Bamberg hatte in seinem Urteil vom 19.7.2019 (Az. 1 HK O 3/19) über folgenden Sachverhalt zu entscheiden:

Der von uns vertretene Transportversicherer einer Apotheke, die insbesondere Arztpraxen mit temperatursensiblen Arzneimitteln/Impfstoffen versorgt, regressierte den bedingungsgemäß regulierten Totalschaden an Arzneimitteln gegenüber dem Frachtführer, der sich im Übrigen auf den Transport von temperatursensiblen Gütern spezialisiert hat. Der Schaden entstand, nachdem die Arzneimittel in einer Nachbarpraxis abgegeben worden sind und dort ungekühlt über das Wochenende gelagert worden sind.

Die Beklagte behauptete in dem Prozess, dass die Arzneimittel im vermuteten Einverständnis des Empfängers in der benachbarten Praxis abgegeben worden seien und sie deshalb nicht hafte. Die tatsächliche Empfängerin hatte die Praxis bei Anlieferung bereits geschlossen und die Mitarbeiterin der benachbarten Praxis habe sich mit der Annahme einverstanden erklärt. Darüber hinaus sei die Annehmende in der benachbarten Praxis außerdem darauf aufmerksam gemacht worden, dass es sich um eine Kühltendung handle und ihr sei außerdem bekannt gewesen, wie sie mit kühlpflichtigen Medikamenten umzugehen habe. Die Beklagte berief sich außerdem auf eine angebliche Rahmenvereinbarung, die vorsehe,

dass eine Höchsthaftung von EUR 1.000,00 vereinbart gewesen sei, so dass sie auch nur in dieser Höhe hafte.

Diesseits wurde argumentiert, dass die Zustellung an einen Dritten statt der Empfängerin eine Kardinalspflichtverletzung darstelle und die Beklagte grob leichtfertig gehandelt habe. Auch vor diesem Hintergrund wäre eine behauptete Haftungsbeschränkung außerdem unwirksam, so dass die Beklagte auch bei Vorliegen dieser Vereinbarung voll hafte.

Dem folgte das Gericht und begründete das stattgebende Urteil wie folgt:

Unter Bezugnahme auf die einschlägige Kommentierung ist das Gericht überzeugt, dass die pflichtwidrige Abgabe der Arzneimittel bei einem Dritten in der Regel ein Verlust der Transportware darstellt. Aus den im Streitfall einbezogenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen ergibt sich, dass die Zustellung gegen Unterschrift des Warenempfängers und in Ausnahmefällen mit Abstellgenehmigung des Warenempfängers erfolgen durfte. Nach Durchführung der Beweisaufnahme ging das Gericht ebenfalls von einer pflichtwidrigen Ablieferung aus.

Nach Auffassung des Gerichts liegt im Mindestmaß eine Beschädigung der Ware, wenn nicht gar ein Verlust vor, da die Kühltendung zumindest nicht mehr nachweisbar eingehalten worden ist und die Medikamente bei einem unberechtigten Dritten abgegeben worden sind. Inwieweit die streitgegenständlichen Medikamente weiter hätten verwendet werden können, wäre von der Beklag-

ten darzulegen und zu beweisen gewesen.

Das Gericht hat sich jedenfalls der hiesigen Auffassung angeschlossen, dass die Ablieferung im vermuteten Einverständnis durch den Fahrer als leichtfertig zu qualifizieren ist. Entweder ist dem Frachtführer der Vorwurf zu machen, den Fahrer nicht ausdrücklich und ausreichend die vertraglichen Regelungen zu verdeutlichen oder dem Fahrer muss bei ausreichender Schulung evident gewesen sein, dass bei Abgabe einer kühlpflichtigen Sendung in einer anderen Arztpraxis die Gefahr einer unzureichenden Kühlung besteht.

Im Ergebnis war auch die Schadenshöhe für das Gericht -auch unter Berücksichtigung der gesetzlichen Vermutung des § 492 Abs. 3 HGB- ausreichend nachgewiesen. Der Nachweis eines niedrigeren Schadens ist der Beklagten nicht gelungen. Sie war daher antragsgemäß zu verurteilen.

Das inhaltlich richtige und dem Bedürfnis nach besonderem Schutz hochwertiger und sensibler Medikamente der Humanmedizin gerecht werdende Urteil des Landgerichts Bamberg ist noch nicht rechtskräftig.

*Martina Korch*  
*Rechtsanwältin*

Schlagworte: *temperatursensible Medikamente, temperaturgeführte Pharmatransporte, Leichtfertigkeit, Ablieferung an einen Dritten*

---

**Ihre Ansprechpartner:**

Benjamin Grimme:  
[b.grimme@grimme-partner.com](mailto:b.grimme@grimme-partner.com)

Angela Schütte:  
[a.schuette@grimme-partner.com](mailto:a.schuette@grimme-partner.com)

Frank Geissler:  
[f.geissler@grimme-partner.com](mailto:f.geissler@grimme-partner.com)

Folkert Baars:  
[f.baars@grimme-partner.com](mailto:f.baars@grimme-partner.com)

Martina Korch:  
[m.korch@grimme-partner.com](mailto:m.korch@grimme-partner.com)

Grimme & Partner,  
Neumühlen 9, 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)



**Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der hier zitierten Urteile und Beschlüsse zur Verfügung.**