



“Immer, auch in Augenblicken der Fülle, deine Tendenz des „Es ist noch nicht da“! Immer erlebst du auch die vollkommene Gegenwart als eine bloße Adventszeit. Immer erwartest du danach mehr, noch Größeres, das Größte.

Da!

Es ist dagewesen und ist da.“

(Peter Handke)

Aus dem Inhalt:

(Unbegrenzte) Haftung des Lagerhalters bei *Kardinalspflichtverletzung*
von Benjamin Grimme **Seite 2**

Schlagworte: Lagerhalter, Einlagerer, Drittschadensliquidation, Kardinalpflicht, vertragswesentliche Pflicht, Lagervertrag, §§ 467 ff. HGB, Ziffer 27 ADSp, Ziffer 24 ADSp

Wann beginnt die Verjährung nach § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB auch?
von Benjamin Grimme **Seite 3**

Schlagworte: § 439 Abs. 1 HGB, § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB, Rückgriffsgläubiger, Rückgriffschuldner, Verjährung, Befriedigung, Verrechnung, § 387 BGB, § 362 BGB

Nochmals: Gleitender Neuwert bei einem Wohngebäudeversicherungsvertrag
von Angela Schütte **Seite 3**

Schlagworte: Gebäudeversicherung, gleitender Neuwert

Keine äußerste Sorgfalt des Frachtführers bei Fahrzeugbrand wegen schadhafter Bremsanlage
von Frank Geissler **Seite 6**

Schlagworte: größtmögliche Sorgfalt, Fahrzeugmängel, Fahrzeugbrand, qualifiziertes Verschulden, Sammelgutverkehr, §§ 425, 426, 435 HGB

Pflichtversicherung eines Fixkostenspediteurs beim Multimodalvertrag unter Einbeziehung eines Lufttransportes, der den Vorschriften des Montrealer Übereinkommens (= MÜ) unterliegt
von Folkert Baars **Seite 8**

Schlagworte: 1. Haftung des Fixkostenspediteurs nach § 452 a HGB in Verbindung mit Art. 18 Montrealer Übereinkommen für Fälle höherer Gewalt; 2. Verhältnis der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen zu dem Haftungsausschluss gemäß Ziffer 6.1 der DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011; 3. Handelt es sich bei der Versicherung des Fixkostenspediteurs für die Haftung auf der internationalen Lufttransportstrecke nach dem Montrealer Übereinkommen um eine Pflichtversicherung?

LG Bamberg erneut zu Schäden bei temperatursensibler Beförderung
von Martina Korch **Seite 11**

Schlagworte: temperatursensible Medikamente, temperaturgeführte Pharmatransporte, Leichtfertigkeit, qualifiziertes Verschulden, Haftungsdurchbrechung trotz Rahmenvereinbarung

Ihre Ansprechpartner **Seite 13**

(Unbegrenzte) Haftung des Lagerhalters bei *Kardinalspflichtverletzung*

Mit Urteil vom 6. Dezember 2019, Aktenzeichen 2 U 18/19, hat das Hanseatische Oberlandesgericht Bremen (rechtskräftig) über den Verlust eines Containers mit Marken-Sportartikeln während der (Zwischen-) Lagerung des Containers im - nach umfangreicher Beweiserhebung in erster Instanz - festgestellten Gewahrsams des Lagerhalters entschieden.

Das OLG Bremen hat in seiner Entscheidung festgeschrieben, dass der einlagernde Spediteur nach den Grundsätzen der *Drittschadensliquidation* berechtigt ist, den durch den Verlust der Güter im Gewahrsam des Lagerhalters entstandenen Schaden im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

Gleich, ob dem einlagernden Spediteur insoweit ein eigener Schaden entstanden ist.

Da der einlagernde Spediteur - nach den vorangestellten Grundsätzen der *Drittschadensliquidation*, - berechtigt ist, den Schaden des Wareneigentümers zu liquidieren. Und zwar unabhängig davon, ob der einlagernde Spediteur mit dem tatsächlich Geschädigten unmittelbar oder nur durch eine *Kette von Verträgen* verbunden ist.

Das OLG Bremen hat in seine Entscheidung weiter festgeschrieben, dass es

sich bei der vertraglichen Pflicht des Lagerhalters zur *Obhut, Fürsorge und Herausgabe der eingelagerten Ware* um eine sog. *Kardinalpflicht*, d. h. eine vertragswesentliche Pflicht handelt.

Mit der Folge, dass sich der Lagerhalter nach Ziffer 27.1 Abs. 2 ADSp (2003) - entsprechend Ziffer 27.1.2 ADSp (2017) - auf die Haftungsbeschränkung der Ziffer 24.1.1 ADSp (2003) - entsprechend Ziffern 24.1.1 und 24.1.2 (2017), wenn auch mit anderem Inhalt - nicht berufen kann.

Schließlich das OLG Bremen mit vorgenannter Entscheidung auch noch festgestellt hat, dass der Lagerhalter (dann) nicht nur den Einkaufs-, sondern den Marktpreis der eingelagerten Güter schuldet, für dessen Schätzung Ausdrücke aus dem SAP-System und dem saisonalen Katalog des geschädigten Herstellers ausreichend sind.

Benjamin Grimme
Rechtsanwalt

Schlagworte: Lagerhalter, Einlagerer, Drittschadensliquidation, Kardinalpflicht, vertragswesentliche Pflicht, Lagervertrag, §§ 467 ff. HGB, Ziffer 27 ADSp, Ziffer 24 ADSp

Wann beginnt die Verjährung nach § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB auch?

Die sprachlich etwas sperrige Vorschrift des § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB bestimmt (vereinfacht), dass (Rückgriffs-) Ansprüche des für einen Schaden in Anspruch genommenen Spediteurs/Frachtführers gegenüber seinem Subunternehmer mit dem Tag der Rechtskraft eines Urteils gegen den in Anspruch genommenen Spediteur oder - wenn kein rechtskräftiges Urteil vorliegt - mit dem Tag beginnt, an welchem der für den Schaden in Anspruch genommene Spediteur/Frachtführer den Schaden *befriedigt*.

Das Landgericht Hamburg hat mit (rechtskräftigem) Urteil vom 26. November 2019, Aktenzeichen 415 HKO 77/17 festgeschrieben, dass eine *Befriedigung* von Ansprüchen durch den für einen Schaden in Anspruch genommenen Spediteur/Frachtführer im Sinne des § 439 Abs. 2 Satz 2, 2. Alt. HGB auch dann eintritt, wenn der Auftraggeber des für einen Schaden in Anspruch genommenen Spediteurs/Frachtführers wegen eines Schadens gegenüber offenen Frachten des Spediteurs/Frachtführers verrechnet.

Da - so das Landgericht Hamburg - *Sinn und Zweck des § 439 Abs. 2 Satz 3 HGB* darin bestehe, *den Rückgriffsgläubiger vor einer Verjährung seines Regressanspruchs, der ebenso wie der gegen ihn gerichtete Primäranspruch des Geschädigten der kurzen Verjährungszeit des § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB unterliegt, zu schützen und um zu verhindern, dass der Rückgriffsgläubiger verfrüht rechtli-*

che Schritte etwa in Form von Feststellungsklagen gegen den Rückgriffsschuldner einleitet.

Der Rückgriffsgläubiger entsprechenden Schutzes aber nicht mehr bedarf, wenn er den Geschädigten befriedigt. Und - so das Landgericht Hamburg - es insoweit keinen Unterschied machen kann, ob der Rückgriffsgläubiger den Anspruch des Geschädigten durch Zahlung gemäß § 362 BGB befriedigt oder aber der korrespondierende Anspruch durch eine Aufrechnung nach § 387 BGB erlischt.

*Benjamin Grimme
Rechtsanwalt*

Schlagworte: § 439 Abs. 1 HGB, § 439 Abs. 2 Satz 2 HGB, Rückgriffsgläubiger, Rückgriffsschuldner, Verjährung, Befriedigung, Verrechnung, § 387 BGB, § 362 BGB

Nochmals: Gleitender Neuwert bei einem Wohngebäudeversicherungsvertrag

Bereits in unserem Newsletter 2/2019 (Seite 3 – 6) wurde die Entscheidung des LG Stendal besprochen.

Der Kläger hat Berufung gegen die Entscheidung des LG Stendal eingelegt und das Oberlandesgericht Naumburg hat den Rechtsstreit nun mit rechtskräftigem Urteil vom 23.01.2020 beendet.

Das Urteil des Landgerichts Stendal wurde nur hinsichtlich der Zinsen abgeändert.

Hinsichtlich des Sachverhalts möchte ich auf meine Ausführungen in dem

Newsletter 2/2019 verweisen. Ich darf in Erinnerung rufen, dass der von hier aus vertretene Versicherer seitens seines Versicherungsnehmers im Wege der Leistungsklage in Anspruch genommen worden war. Der Kläger hatte einen Wohnungsgebäudeversicherungsvertrag bei der Beklagten eingedeckt. Bei einem Sturm kam es zu einer Beschädigung des Dachs einer Scheune. Das Dach der Scheune ist weiter unrepariert und der Versicherungsvertrag beinhaltete eine strenge Wiederherstellungsklausel.

Das OLG Naumburg hat entschieden, dass die eingelegte und begründete Berufung des Klägers betreffend der Hauptforderung keinen Erfolg hat. Lediglich hinsichtlich des Zinsbeginns war die angefochtene Entscheidung abzuändern.

Nach Ansicht des OLG Naumburg beruhte die Entscheidung des Landgerichts weder auf einem Rechtsfehler (§§ 513 Abs. 1, 546 ZPO), noch rechtfertigten die gemäß § 529 ZPO zu Grunde liegenden Tatsachen eine abweichende Beurteilung.

Daher hielt die Entscheidung den Angriffen der Berufung – mit Ausnahme des fehlenden Zinsbeginns – statt.

Die Hauptforderung war zwischen den Parteien mittlerweile unstrittig.

Der Kläger wandte mit seiner Berufung gegen die Entscheidung des Landgerichts ein, dass der vom Landgericht vorgenommene Abzug von 40 % wegen der vom Kläger nicht eingehaltenen Wiederherstellungsfrist von drei Jahren nicht gerechtfertigt sei. Dieser Einwand griff nach Ansicht des OLG Naumburg jedoch

nicht durch, so dass die Berufung keinen Erfolg hatte.

Das OLG Naumburg stellte fest, dass es in den Versicherungsbedingungen in § 13 Ziff. 7 „Neuwertanteil“ wie folgt hieß:

„In der gleitenden Neuwertversicherung und der Neuwertversicherung erwirbt der Versicherungsnehmer den Anspruch auf Zahlung des Teils der Entschädigung, der den Zeitwertschaden übersteigt (Neuwertanteil) nur, soweit und sobald er innerhalb von drei Jahren nach Eintritt des Versicherungsfalles sicherstellt, dass er die Entschädigung verwenden wird, um versicherte Sachen in gleicher Art und Zweckbestimmung an der bisherigen Stelle wiederherzustellen oder wieder zu beschaffen...“

Der Zeitwertschaden errechnet sich aus der Entschädigung nach Nr. 1 a), Nr. 1 b) und Nr. 1 c) unter Berücksichtigung eines Abzuges entsprechend dem insbesondere durch das Alter und den Abnutzungsgrad bestimmten Zustand.“

Das OLG stellte hierzu fest, dass es sich bei dieser Klausel um eine strenge Wiederherstellungsklausel handelt. Diese lässt den Anspruch durch Eintritt des Versicherungsfalles zunächst nur zu einem Teil entstehen, nämlich zu einem Bruchteil oder in Höhe des gemeinen Werts in der Zeitwertversicherung (Armbrüster, in Prölss/Martin, VVG § 93, Rdz. 6). Der Restanspruch auf die sogenannte Neuwertspanne (d.h. die Differenz zwischen Zeit und Neuwert) entsteht erst dadurch, dass die Wiederherstellung durchgeführt oder sichergestellt

wird (Armbrüster, a. a. U.). Der Wiederherstellungsvorbehalt gilt nicht nur bei Zerstörung, sondern auch bei Geltendmachung von Reparaturkosten bis zur Höhe des Neuwertes (BGH, Versicherungsrecht 2007, 489, Rdz. 11).

Die in den Wiederherstellungsklauseln genannten Fristen sind Ausschlussfristen. Dies bedeutet, dass nach fristlosen Fristablauf der Anspruch auf die Neuwertentschädigung nicht mehr entstehen kann, und zwar unabhängig von einem Verschulden des Versicherungsnehmers. Dem Versicherungsnehmer ist gemäß § 242 BGB dann eine Nachfrist zuzugestehen, wenn der Versicherer durch eine unberechtigte Deckungsablehnung zum Anspruchsgrund die Fristversäumnis verursacht hat (BGH, VersR1979, 173; OLG Hamm, VersR1989, 1082). Der Kläger hatte angegeben, dass es gegen Treu und Glauben verstoße, dass sich die Beklagte auf den Ablauf der Wiederherstellungsfrist beruft. Sie hatte die Entscheidung des OLG Hamm vom 16.12.1988, 20 U 123/88 (VersR. 1989, 1082 – 1083) zitiert.

Der Kläger verkannte hierbei jedoch, dass die von ihm zitierte Entscheidung nicht mit dem Streitgegenständlichen Sachverhalt vergleichbar war, da die Beklagte hier als Versicherer ihre Einstandspflicht und die Haftung dem Grunde nach bereits anerkannt hatte und eine Teilregulierung bereits vor Klageerhebung erfolgt war. Jetzt wäre es sodann Sache des Klägers gewesen, die Voraussetzung für eine Reparatur der Scheune zu schaffen.

Diese Voraussetzung hat er jedoch nicht geschaffen. Es fehlt insbesondere an

Vortrag dazu, was er überhaupt unternommen hat, um innerhalb der Frist das Dach reparieren zu lassen.

Es hilft dem Kläger hier nicht zum Erfolg, dass er ein Schreiben des Dachdeckermeisterbetriebes vorlegt, indem es heißt, dass diese derzeit die Scheune nicht reparieren kann, weil sie mehrere Sturm- und Hagelschäden zu beseitigen hatte und laufende Aufträge erfüllen müsse. Dies ist jedoch nicht gleichbedeutend damit, dass es dem Kläger nicht möglich gewesen wäre, die Reparatur innerhalb von drei Jahren nach Schadenseintritt durchzuführen. Der Kläger hätte bei anderen Handwerksfirmen Angebote einholen bzw. Bau- oder Werkverträge über die Reparaturleistungen schließen können. Dies hat der Kläger jedoch nicht vorgetragen.

Im Übrigen hätte es dem Kläger freigestanden, ein Beweissicherungsverfahren vor dem Landgericht zu führen, da zwischen den Parteien nur die Höhe der Entschädigungszahlung streitig war. Die Argumentation des Klägers, ihm hätte hierzu die finanziellen Mittel gefehlt, greifen nicht durch. Aus der Prozessakte wird nämlich deutlich, dass der Kläger rechtsschutzversichert ist. Somit hätte der Kläger auch für das Sachverständigenverfahren einen Kostenvorschuss erhalten.

Im Übrigen stellt das OLG Naumburg fest, dass der Vortrag des Klägers auch nicht geeignet ist, eine bestimmungsgemäße Verwendung der Entschädigungszahlung sicherzustellen.

§ 93 S. 1 VVG regelt hierzu folgendes:

„Ist der Versicherer nach dem Vertrag verpflichtet, einen Teil der Entschädigung nur bei Wiederherstellung und Wiederbeschaffung der versicherten Sache zu zahlen, kann der Versicherungsnehmer die Zahlung eines über den Versicherungswert hinausgehenden Betrages erst verlangen, wenn die Wiederherstellung oder Wiederbeschaffung gesichert ist.“

Die Beklagte hat sowohl in der ersten als auch in der zweiten Instanz ihre Zweifel dahingehend geäußert, dass es sichergestellt sei, dass die Zahlung der bestimmungsgemäßen Verwendung genutzt wird. Es fehlt jeglicher Nachweis darüber, dass der Kläger die Entschädigungszahlung tatsächlich für die Reparatur verwendet hätte. Die Scheune ist seit dem Sturmschaden vom 11.01.2015 unstreitig weiter unrepariert.

Der Kläger hat insoweit vorgetragen, dass er die Reparatur aus eigenen Mitteln mangels wirtschaftlicher Leistungsfähigkeit nicht durchführen kann. Dieser Vortrag ist jedoch nicht hinreichend bestimmt, da der Kläger zu seinen finanziellen Verhältnissen keine weiteren Angaben macht.

Folglich ist das Landgericht Stendal zu Recht zu dem Ergebnis gekommen, dass dem Kläger lediglich ein weiterer Zahlungsanspruch in Höhe von EUR 6.070,87 zustand.

Die vorgerichtlichen Rechtsanwaltskosten sind nicht zu erstatten. Ein Verzug ist weiter nicht erkennbar.

Das angefochtene Urteil war jedoch dahingehend abzuändern, dass für den Anspruch auf Zahlung von Verzugszinsen der Beginn der Zinszahlung im Urteilstenor aufzunehmen ist. Das Landgericht hatte dies bei seiner Entscheidung verabsäumt.

Angela Schütte
Rechtsanwältin
Fachanwältin für Transport-
und Speditionsrecht

Schlagworte: Gebäudeversicherung, gleitender
Neuwert

Keine äußerste Sorgfalt des Frachtführers bei Fahrzeugbrand wegen schadhafter Bremsanlage

Ein Nachweis der Durchführung der gesetzlich geschuldeten Hauptuntersuchungen und Sicherheitsüberprüfungen eines zum Schadenszeitpunkt 11 Jahre alten Fahrzeuganhängers erfüllt nicht die Anforderungen größtmöglicher Sorgfalt im Sinne von § 426 HGB, wie das Landgericht (LG) Düsseldorf soeben entschieden hat (Urteil vom 26.02.2020; Az. 41 O 50/18).

In dem von uns auf Klägerseite geführten Verfahren hatte ein Paketdienstleister am 18.07.2017 insgesamt 14 Einzelsendungen eines Empfängers für verschiedene Destinationen im Sammelgutverkehr befördert. Laut Einlassung der Beklagten sind diese in einen auf dem fraglichen Anhänger befindlichen Container zum Transport nach Esslingen verladen worden, welcher auf dieser Stre-

cke infolge eines Brandes der Bremsanlage des Anhängers vollständig ausbrannte.

Im Zuge des Regresses verlangte der Transportversicherer Schadensersatz in Höhe des Warenwertes mit dem Hinweis, dass der Frachtführer sich zu den Umständen des Brandes und der hinreichenden Fahrzeugkontrolle nicht ausreichend eingelassen habe.

Die Beklagte hat sich demgegenüber auf eine Haftungsbefreiung nach § 426 HGB wegen Einhaltung größtmöglicher Sorgfalt berufen.

Sie hat hierzu vorgetragen, der Anhänger habe die gesetzliche Hauptuntersuchung nach § 29 StVZO im August 2016, sowie eine Sicherheitsüberprüfung im Januar 2017 absolviert, wobei bei letzterer lediglich Beanstandungen im Bereich der Schwingungsdämpfer festgestellt worden seien.

Das LG Düsseldorf hat die von der Beklagten vorgetragenen Überprüfungsmaßnahmen unter dem vom Gesetz geforderten Maßstab der äußersten Sorgfalt als nicht ausreichend erachtet. Insofern müsse in Zusammenhang mit Mängeln des Fahrzeuges bei äußerster Sorgfalt nicht erkennbar gewesen sein, dass das Transportfahrzeug nicht die für einen sicheren Transport wesentlichen Eigenschaften aufweise (vgl. auch OLG Brandenburg, TranspR 2005,114).

Nachdem vorliegend der Brand mit großer Wahrscheinlichkeit durch eine Überhitzung der Bremsanlage entstanden sei, sei dies der Beklagten anzulasten. Ein gewissenhafter Halter hätte nämlich über die Hauptuntersuchungen und gesetzlichen Mindestanforderungen hinaus

noch Wartungsarbeiten an seinem Fahrzeug oder Anhänger durchführen lassen. Dies gelte insbesondere bei einem Anhänger, welcher zum Zeitpunkt des Brandes bereits mehr als 11 Jahre alt war und regelmäßig im gewerblichen Güterverkehr von hohen Laufleistungen der Fahrzeuge auszugehen sei.

Die Einhaltung gesetzlicher Mindeststandards erreiche eben nicht die gesteigerten Anforderungen größtmöglicher Sorgfalt. Der Vortrag der Beklagten, wonach „notwendige Wartungsarbeiten immer durchgeführt“ worden seien, genüge dem daher auch nicht.

Vielmehr hafte die Beklagte gemäß § 435 HGB unbegrenzt, da die Ursache des Brandes der Bremsanlage gerade auf der Basis des Vorbringens regelmäßiger Wartung „völlig im Dunkeln“ bliebe.

Diese Entscheidung steht in einer Reihe mit einem Urteil des LG Wiesbaden (Urteil vom 30. Dezember 2015, Az. 13 O 37/14), vgl. insoweit unseren Newsletter #1/2016, Seite 2, wobei dort qualifiziertes Verschulden schon wegen der mangels Schnittstellenkontrolle vom Frachtführer nicht bewiesenen Verladung auf den ausgebrannten Lkw angenommen wurde.

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

Schlagworte: *größtmögliche Sorgfalt, Fahrzeugmängel, Fahrzeugbrand, qualifiziertes Verschulden, Sammelgutverkehr, §§ 425, 426, 435 HGB*

**Pflichtversicherung eines
Fixkostenspediteurs beim
Multimodalvertrag unter Einbe-
ziehung eines Lufttransportes,
der den Vorschriften des Montre-
aler Übereinkommens (= MÜ)
unterliegt**

Beispielsfall:

Der deutsche Spediteur S erhält von dem deutschen Absender A den Auftrag, eine Sendung im Rahmen eines Multimodaltransportes bei der Niederlassung des A in Oldenburg (in Oldenburg) abzuholen, zum Flughafen nach Amsterdam zu transportieren und von dort per Luftfracht in die USA zum dortigen Empfänger E zu transportieren. Für diesen Transport sind feste Kosten vereinbart.

Der Spediteur S beauftragt das Luftfahrtunternehmen L mit der Durchführung des Transportes dieser Sendung. Nachdem die Sendung in den USA auf dem Flughafen eingetroffen war, kam es zu einem Erdbeben, bei dem die Sendung, die im Lager der Luftfahrtgesellschaft L im Flughafen eingelagert war, total zerstört wurde. Der Schaden liegt innerhalb der Haftungsbegrenzung des Artikels 22 Abs. 3 des Montrealer Übereinkommens.

Frage 1: Haftet der Fixkostenspediteur S für den Schaden, obwohl der Schaden auf höherer Gewalt beruht?

Frage 2: Deckt die Verkehrshaftungsversicherung, die der Fixkostenspediteur S abgeschlossen hat und der die DTV-Verkehrshaftungsversicherungsbedingungen für die laufende

Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011 zugrunde liegt, die Haftung des Fixkostenspediteurs S nach § 452 a HGB in Verbindung mit Art. 18 MÜ?

Frage 3: Ist der Fixkostenspediteur S verpflichtet, eine Haftpflichtversicherung abzuschließen, die seine Haftung nach § 452 a HGB in Verbindung mit Art. 18 MÜ deckt?

Zu Frage 1:

Der Schaden ereignete sich auf dem Flughafen in den USA im Gewahrsam des von dem Spediteur S beauftragten Luftfrachtführers aufgrund höherer Gewalt, nämlich eines Erdbebens. Nach § 459 HGB hat der Fixkostenspediteur S hinsichtlich der Beförderung die Rechte und Pflichten eines Frachtführers. Nach §§ 459, 452 HGB in Verbindung mit § 452 a HGB haftet der Spediteur S für den Schaden nach Artikel 18 MÜ, wobei der Anspruch gemäß Artikel 22 Abs. 3 MÜ auf 19 Sonderziehungsrechte pro Kilogramm des beschädigten Frachtgutes beschränkt ist. Auf einen Haftungsausschluss kann sich der Spediteur S nicht berufen, da Ausschlussgründe im Sinne des Artikel 18 Abs. 2 MÜ nicht vorliegen. Höhere Gewalt ist kein Ausschlussgrund im Sinne des Artikel 18 Abs. 2 MÜ. Die Aufzählung in Artikel 18 Abs. 2 MÜ ist abschließend und zwingend, so dass auch im Falle höherer Gewalt Schadensersatz nach Artikel 18 MÜ in Verbindung mit Artikel 22 MÜ geleistet werden muss (Koller, TranspR, 9. Auflage, Artikel 18 MÜ Rn. 15).

Zu Frage 2:

Nach Ziffer 1.1 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 sind Gegenstand der Versicherung Verkehrsverträge (Fracht-, Speditions- und Lagerverträge) des Versicherungsnehmers als Frachtführer im Straßengüterverkehr, als Spediteur oder Lagerhalter, die während der Laufzeit des Versicherungsvertrages abgeschlossen und nach Maßgabe der Ziffer 11 dieser Bedingungen aufgegeben werden, wenn und soweit die damit zusammenhängenden Tätigkeiten in der Betriebsbeschreibung ausdrücklich dokumentiert sind.

Nach Ziffer 3.7 dieser Bedingungen ist auch die verkehrsvertragliche Haftung des Versicherungsnehmers nach Maßgabe des Montrealer Übereinkommens versichert. Demzufolge besteht für die vorliegende Haftung nach den Versicherungsbedingungen grundsätzlich eine Deckung.

Problematisch ist jedoch, dass Ziffer 6.1 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 einen Versicherungsausschluss für Ansprüche aus Schäden durch Naturkatastrophen enthält.

Um eine solche Naturkatastrophe handelt es sich vorliegend.

Demzufolge ist nach diesen DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 die Haftung für Naturkatastrophen aufgrund dieses Versicherungsausschlusses grundsätzlich nicht versichert.

Problematisch ist, ob ein solcher Ausschluss wirksam ist, wenn es sich bei der Haftpflichtversicherung um eine Pflichtversicherung im Sinne der §§ 113 ff. VVG handelt.

In Ziffer 17 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 ist bestimmt, dass die Bestimmungen des Vertrages nur gelten, soweit nicht die zwingende gesetzliche Pflichtversicherungsvorschrift gemäß § 7 a GüKG mit den dort genannten Beschränkungen und Summen entgegensteht.

§ 7 a GüKG betrifft aber nur Straßentransporte und greift auch nur in den Fällen, in denen der Unternehmer eigene Fahrzeuge einsetzt (Koller, TranspR, 9. Auflage, § 7 a GüKG Rn. 1 m.w.N.).

Weitere Normen finden in Ziffer 17 der DTV-VHV laufende Versicherung 2003/2011 keine Erwähnung.

In § 113 VVG ist bestimmt, dass eine Haftpflichtversicherung, zu deren Abschluss eine Verpflichtung durch Rechtsvorschriften besteht (Pflichtversicherung), mit einem im Inland zum Geschäftsbetrieb befugten Versicherungsunternehmen abzuschließen ist.

Hinsichtlich des Umfangs dieser Pflichtversicherung ist in § 114 Absatz 2 VVG bestimmt, dass der Versicherungsvertrag den Inhalt und Umfang der Pflichtversicherung näher bestimmen kann, soweit dadurch die Erreichung des jeweiligen Zwecks der Pflichtversicherung nicht gefährdet wird und durch Rechtsvorschriften nicht ausdrücklich etwas anderes bestimmt ist.

Eine dem § 114 Abs. 2 VVG zuwider laufende Beschränkung in Allgemeinen Versicherungsbedingungen ist nach allgemeiner Ansicht gemäß § 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB unwirksam (Prölss/Martin, VVG, 30. Auflage, § 114 VVG Rn. 6 m.w.N.).

Handelt es sich also bei der Versicherung, die der Fixkostenspediteur S für diesen Transport abgeschlossen hat, um eine Pflichtversicherung, so wäre der Deckungsausschluss in Ziffer 6.1 VVG insoweit unwirksam.

Zu Frage 3:

Deshalb ist zu prüfen, ob für die Haftung des Fixkostenspediteurs nach dem Montrealer Übereinkommen eine Pflichtversicherung besteht.

Nach Artikel 50 MÜ verpflichten die Vertragsstaaten ihre Luftfrachtführer, sich zur Deckung ihrer Haftung nach dem MÜ angemessen zu versichern. Einer Versicherungspflicht unterliegen hiernach alle Arten von Luftfrachtführern, also z.B. auch der Fixkostenspediteur, der wie ein Luftfrachtführer haftet (Koller, TranspR, 9. Auflage, Artikel 50 MÜ Rn. 1; Müller-Rostin, VersR 2004, 832; Müller-Rostin, TranspR 2006, 49, 52 ff.).

Artikel 50 MÜ begründet aber keine Versicherungspflicht des Fixkostenspediteurs, sondern verpflichtet lediglich die Vertragsstaaten des MÜ, entsprechende Regelungen zu erlassen. Dieses hat der deutsche Gesetzgeber im Gesetz zur Harmonisierung des Haftungsrechts im Luftverkehr vom 06.04.2004 (= Montrealer-Übereinkommen-Durchführungsgesetz-MontÜG) umgesetzt. Hiernach ist der Luftfrachtführer verpflichtet, zur Deckung seiner Haftung nach dem MÜ für die Zerstörung, die Beschädigung, den Verlust und die verspätete Ablieferung von Gütern während der **von ihm geschuldeten oder** der von ihm für den vertraglichen Luftfrachtführer ausgeführten Luftbeförderung eine Haftpflichtversicherung zu unterhalten. Hiernach ist der

Luftfrachtführer, also auch der Fixkostenspediteur, der wie ein Luftfrachtführer haftet, verpflichtet, für seine Haftung nach dem MÜ eine Versicherung abzuschließen. Es handelt sich also insoweit, als es die internationale Luftbeförderung betrifft, um eine Pflichtversicherung.

Nach § 104 Abs. 3 Satz 2 der LuftVZO beträgt die Mindestversicherungssumme für einen Luftfrachtführer, der ein Luftfahrzeug weder betreibt noch führt, EUR 600.000,00 je Schadensereignis.

Nach § 106 LuftVZO ist der Versicherer verpflichtet, dem Versicherungspflichtigen bei Beginn des Versicherungsschutzes eine Versicherungsbestätigung kostenlos zu erteilen, die das Bestehen eines Haftpflichtversicherungsvertrages und die Einhaltung der jeweils maßgeblichen Mindestdeckungen bestätigt. Die Bestätigung muss Umfang und Dauer der Versicherung angeben.

Nach § 106 a LuftVZO ist die Vereinbarung eines Selbstbehaltes des Versicherungsnehmers zulässig.

Demzufolge besteht im Beispielsfall eine Pflichtversicherung für die Haftung auf der internationalen Lufttransportstrecke, wobei hinsichtlich der Mindestversicherungssumme darauf hinzuweisen ist, dass die Vorschriften der §§ 113 ff. nach § 113 Abs. 3 VVG auch insoweit anzuwenden sind, als der Versicherungsvertrag eine über die vorgeschriebene Mindestversicherungssumme hinausgehende Deckung gewährt, so dass, sofern also im Versicherungsvertrag im Beispielsfall eine höhere Versicherungssumme als die Mindestversicherungssumme vereinbart ist, auch insoweit eine Deckungsverpflichtung des Versicherers besteht.

Nach § 115 Abs. 1 Ziff. 2 VVG kann der geschädigte Dritte, sofern über das Vermögen des Versicherungsnehmers das Insolvenzverfahren eröffnet oder der Eröffnungsantrag mangels Masse abgewiesen worden ist oder ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt worden ist, den Anspruch auch direkt gegen den Pflichtversicherer geltend machen. Das Gleiche gilt, wenn der Aufenthalt des Versicherungsnehmers unbekannt ist.

Folkert Baars
Rechtsanwalt

Schlagworte: 1. Haftung des Fixkostenspediteurs nach § 452 a HGB in Verbindung mit Art. 18 Montrealer Übereinkommen für Fälle höherer Gewalt; 2. Verhältnis der Haftung nach dem Montrealer Übereinkommen zu dem Haftungsausschluss gemäß Ziffer 6.1 der DTV-Verkehrshaftungsversicherungs-Bedingungen für die laufende Versicherung für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003/2011; 3. Handelt es sich bei der Versicherung des Fixkostenspediteurs für die Haftung auf der internationalen Lufttransportstrecke nach dem Montrealer Übereinkommen um eine Pflichtversicherung?

LG Bamberg erneut zu Schäden bei temperatursensibler Beförderung

Bereits in unserem Newsletter 3/2019 ging es um eine Entscheidung des Landgerichts Bamberg zum Schaden an temperatursensiblen Medikamenten der Humanmedizin. Daran anschließend hatte sich das Landgericht Bamberg mit Urteil vom 14. Februar 2020 (Az. 1 HK O 6/19 - noch nicht rechtskräftig) erneut mit der Thematik auseinandersetzen:

In dem nun zu entscheidenden Fall wurden erneut ausreichend vorgekühlte Medizinprodukte von dem Frachtführer zur temperatursensiblen Beförderung übernommen. Kurz nach Übernahme der Sendung war jedoch die Temperatur in dem Kühlfahrzeug stetig angestiegen. An der Ware entstand ein Totalschaden. Ob der positiven Kenntnis der Beklagten von der Temperaturüberschreitung ist diesseits angenommen worden, dass der Schaden zumindest fahrlässig, wenn nicht gar vorsätzlich, verursacht worden sei. Das vertragswidrige Verhalten der Beklagten begründet ein qualifiziertes Verschulden.

Die Beklagte hatte behauptet, dass der Temperaturanstieg im Rahmen der Überwachung vom Fahrer und auch von extern festgestellt worden ist, jedoch der Fahrer telefonisch nicht zu erreichen gewesen sei und der Beklagten daher nichts anderes übrig geblieben sei, als die Ware unverzüglich nach Ankunft im Depot zu sichern, damit diese nicht in Verkehr gerät. Die Beklagte meinte, dass sie durch die Kontaktversuche zu dem Fahrer alle ihr obliegenden Möglichkeiten zur Schadensvermeidung eingehalten habe und insbesondere das eingesetzte Fahrzeug regelmäßig gewartet und kalibriert worden sei. Der Fahrer seinerseits habe den Temperaturanstieg zu kontrollieren versucht, indem er während der Fahrt versucht habe, durch regelmäßiges Türenöffnen und durch die kalte Winterluft, die Innentemperatur im Kühlfahrzeug zu senken.

Damit habe die Beklagte die ihr obliegenden Pflichten zur Schadensvermeidung erfüllt, insbesondere sei ihr Verhalten nicht leichtfertig, sodass für eine Haftungsdurchbrechung nach § 435 HGB kein Raum sei.

Dies gelte nach Auffassung der Beklagten umso mehr, als dass die Parteien eine Rahmenvereinbarung verbinde, wonach die Haftung von Temperaturschäden in Abweichung zu den gesetzlichen Haftungsregelungen auf EUR 750 pro Packstücke vereinbart worden sei.

Das Landgericht Bamberg gab der Klage nach Beweisaufnahme statt.

Im Rahmen der Anhörung des Fahrers der Beklagten ergab sich, dass ca. 30 Minuten nach Fahrtantritt sehr wohl telefonische Kontakte zwischen diesem und der Beklagten stattgefunden hatten und versucht worden sei, die Fehlfunktion zu beheben. Erst als dies scheiterte, habe der Fahrer die telefonische Anweisung erhalten, die Linienfahrt zum Depot fortzusetzen.

Spätestens in dieser Weisung sah das Landgericht Bamberg einen leichtfertigen Pflichtenverstoß der Beklagten. Sowohl dem Fahrer als auch dem Mitarbeiter, der die Weiterfahrt angeordnet hatte, musste bekannt sein, dass beim Fortsetzen der Fahrt wahrscheinlich ein Schaden eintreten werde. Aus der Kenntnis der unzureichenden Kühlung und dem Entschluss zum Fortsetzen der Fahrt bis zum Zieldepot ist auf ein Bewusstsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts zu schließen. Alternativ wäre es möglich gewesen, eine Rückkehr des beschädigten Fahrzeuges zum Depot oder die Entsendung eines Ersatzfahrzeuges zu veranlassen.

Der Haftungsdurchbrechung steht auch nicht entgegen, dass die Parteien eine Rahmenvereinbarung verbindet. Die streitgegenständliche Regelung in der Rahmenvereinbarung schließe eine Haftung über die Grenze von EUR 750 bei Vorliegen des § 435 HGB nicht aus. Eine solche Vereinbarung bedürfte jedenfalls der Schriftform. Vor diesem Hintergrund kann der Klägerin kein treuwidriges Verhalten vorgeworfen werden, wenn sie sich einerseits bei Schadenssummen unter 750 € auf die für sie günstige Regelung beruft und sich im Falle höherer Schäden auf die Haftungsdurchbrechung gemäß § 435 HGB beruft.

Martina Korch

Rechtsanwältin

Fachanwältin für Verkehrsrecht

Schlagworte: *temperatursensible Medikamente, temperaturgeführte Pharmatransporte, Leichtfertigkeit, qualifiziertes Verschulden, Haftungsdurchbrechung trotz Rahmenvereinbarung*

Ihre Ansprechpartner:

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

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

Frank Geissler:
f.geissler@grimme-partner.com

Folkert Baars:
f.baars@grimme-partner.com

Martina Korch:
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



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