

November 2005

Hamburger Speditionsrecht-Report

Hamburg Forwarder Law Report

Vorwort

Mit diesem Speditionsrecht-Report möchten wir vierteljährlich über neuere Entwicklungen und Entscheidungen im Speditionsrecht informieren. Anders als juristische Zeitschriften, denen wir keinesfalls Konkurrenz machen möchten, dient dieser Report dem Bericht über praxisrelevante Urteile und Rechtsentwicklungen in Kurzform. Ohne Entscheidungen mit Tatbestand und Gründen abzu drucken, möchten wir den praxisrelevanten Punkt darstellen. Wir verzichten deshalb auf vertiefende juristische Hinweise oder Zitate. Unsere Zielgruppe ist die Praxis, die sich einen Überblick über den gegenwärtigen Stand des Speditionsrechtes verschaffen und auch die zukünftige Rechtsentwicklung im Auge behalten möchte. Zum Weiterlesen ist jedem Artikel eine Referenz auf die Entscheidung oder Quelle beigegeben. Damit wollen wir den Lesern die Möglichkeit geben, die Themen zu vertiefen oder weiter zu recherchieren. Selbstverständlich stehen wir auch gern mit Rat und Tat zur Seite.

Foreword

With this Report we wish to inform in a quarterly routine on new developments in forwarder law. In distinction to judicial periodicals, we do not dare to compete with, this Report serves the purpose to advise on new judgements and developments in short form which are relevant for the daily practice. Therefore we have decided not to give legal quotations or references. Our target group are the practitioners who are interested in getting a quick overview on new judgements and/or developments. For further study we have added a reference to each article where to find the judgement or where we got the information from. This should enable our readers to deepen the subject or to carry out further researches. As a matter of course we are also available for any assistance required.



Warschauer Abkommen im Wettbewerb mit deutschem Recht

Das Aufeinandertreffen von internationalem Übereinkommen, wie dem Warschauer Übereinkommen (WA) und nationalem – deutschem – Recht führt häufig zu Irritationen und Unsicherheiten. So stellt sich auch die Frage, ob neben der Ausschlußfrist des WA von zwei Jahren noch die kurze, einjährige Verjährung, des deutschen Transportrechtes zur Anwendung kommt. Dies hätte zur Folge, dass bei Lufttransporten, die dem deutschen Recht unterliegen, bereits nach einem Jahr Verjährung eintreten könnte. In der Tat hatten Landgerichte in Frankfurt und Darmstadt in diesem Sinne entschieden und Ansprüche gegen Luftfrachtführer als verjährt abgewiesen, bei denen die Klagen nach Ablauf der Jahresfrist aber vor Ablauf der zweijährigen Ausschlussfrist des WA eingereicht worden waren. Der BGH hat in seiner Entscheidung vom 24. März 2005 (I ZR 196/02) klargestellt, dass das Warschauer Abkommen vorgeht und damit nicht die einjährige Verjährungsfrist des deutschen Frachtrechtes zur Anwendung kommt, sondern die zweijährige Ausschlussfrist des Warschauer Übereinkommens. Achtung: Bei dieser handelt es sich um eine Ausschlussfrist, die von den Gerichten von Amts wegen zu beachten ist und auch bei Leichtfertigkeit des Luftfrachtführers gilt. Also: Bei Regressansprüchen gegen Luftfrachtführer ist die Zweijahresfrist immer zu beachten. Dies gilt bei Transporten, die dem Montreal Übereinkommen unterliegen, entsprechend.

www.bundesgerichtshof.de

Was ist in dem Packstück?

Spediteure und Frachtführer übernehmen in der Regel geschlossene Kisten oder verschweißte Paletten. Wenn der Empfänger behauptet, es seien Teile der Sendung gestohlen oder abhanden gekommen, haben sich die Frachtführer/Spediteure bzw. deren Haftungsversicherer damit verteidigt, dass sie nicht wissen können, was der Versender tatsächlich in das Packstück verladen habe und bestritten den Verlust. Da der Versender die Übergabe zum Transport zu beweisen hat, führte dieses Bestreiten der Spediteure in der Regel zu umfangreichen Beweisaufnahmen, in denen Lagerarbeiter, die monatlich mehrere hundert oder sogar tausende Kisten packen,

Warsaw Convention in competition with German Law

The interdependence of international Conventions like the Warsaw Convention (WC) and national – German – law often leads to irritations and uncertainties. Therefore the question arose whether in addition to the time limit of two years as defined in the WC, the short one year Statute of Limitation according to German Transport Law shall be applied. This would imply that air transports which are subject to German Law could already become statute-barred with the expiry of one year. Indeed the District Courts in Frankfurt and Darmstadt have held that the German law is applicable beside the WC and dismissed actions brought against air carriers on the ground of expiry of the one year time limit of German law, even though the claim had been lodged within the two year period stipulated in the WC.

The BGH clarified in its decision on the 24 March 2005 (I ZR 196/02), that the Warsaw Convention prevails and that the one year Statutory Period of Limitation in German Transport Law does not apply. Attention: This is a matter of a time limit which the courts have to observe ex officio and the time limit equally applies in case of wilful misconduct for which German law stipulates a three year prescription period. Therefore: Where the right of recourse against the Airfreight carrier is concerned, the two year exclusion period of the WC always needs to be considered. This is directed accordingly towards transports which are subject to the Montreal Convention.

www.bundesgerichtshof.de

Who has to prove the contents of a package at commencement of the transit ?

Normally the actual carrier takes over sealed boxes or shrink-wrapped palettes. When the Consignee claims parts of the consignment as being stolen or missing, the Carrier respectively their liability Insurer used to argue that there had been no chances of checking what the consignor had effectively loaded in the consignment and therefore they disputed the alleged loss. Since claimants have to prove that the consignment was complete when handed over to the carrier and that upon receipt contents were missing, their denial led to extended taking of evidence before courts, in

sich im einzelnen erinnern mussten, was sie gerade in die fragliche Kisten hineingetan bzw. auf die Palette gestapelt hatten. Dass dabei die eine oder andere Beweisaufnahme gegen den Versender oder seinen Transportversicherer ausging und zu einer Abweisung der Klage führte, liegt auf der Hand.

Der BGH (I ZR 04/00) hält die Versender grundsätzlich für redlich und geht davon aus, dass bei kaufmännischen Versendern das in der Kiste sei, was in die Packliste und die Rechnung aufgenommen wurde. Diesen Anscheinbeweis habe der Spediteur zu entkräften. Dem einfachen Bestreiten des Kisten- bzw. Packungsinhaltes werden die Gerichte deshalb nicht mehr nachgehen. Die sog. Eingreifdiebstähle des Lagerpersonals des Versenders oder sogar groß angelegte Diebstähle des eigenen Personals des Versenders werden – bis zur ihrer Entdeckung und Publikation – zu Lasten der Spediteure und Frachtführer gehen.

Das Ende der Unterfaktura oder Deutsche sind die besseren Fahrer

Der BGH hatte sich in einer erst kürzlich veröffentlichten Entscheidung (BGH I ZR 95/01 vom 20. Januar 2005) mal wieder mit einem sog. Fehlauslieferungsfall in Russland zu befassen, bei denen der Fahrer über die Empfangsstelle getäuscht wurde und letztlich eine ordnungsgemäße Ablieferung nicht bewiesen werden konnte. Die Besonderheiten waren hier, dass sich Versender und Frachtführer zum einen über den Einsatz eines deutschen Fahrers verständigt und der Versender zum anderen einen zu niedrigen Wert des Gutes (sog. Unterfakturierung) angegeben hatte. Dass der Frachtführer den deutschen Fahrer im Laufe des Transportes gegen einen litauischen Fahrer ausgetauscht hatte, bewertete der BGH – wie vor ihm das OLG Schleswig – als Vorsatz und wandte ohne große Bedenken den Art. 29 CMR mit der bekannten unbegrenzten Haftung an. Ob der Einsatz des Litauers letztendlich für die Fehlauslieferung kausal geworden ist, konnte nicht festgestellt werden, war aber auch nicht entscheidend für den BGH. Ausreichend war für den BGH die durch den Fahrerwechsel angenommene größere Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes. Allerdings rechnete der BGH dem Versender ein erhebliches Mitverschulden an. Der Frachtführer hatte nämlich vorgetragen, dass er bei Kenntnis von dem wahren Wert

which warehouse workers who use to pack hundreds or even thousands of boxes monthly, need to recall what they had packed into the box in question respectively what they had piled onto the palette. Obviously one or the other of this taking of evidence resulted in a situation where the court was not persuaded that the claimed loss had to be attributed to an incident in transit and dismissed the action. The German Federal Supreme Court (BGH) in a judgment lately published (I ZR 04/00) basically perceives the consignee to be honest and assumes that packing list and invoice issued by commercial men do prima facie correspond with the actual contents of the consignment . This prima-facie-evidence needs to be rebutted by the carrier. Hence, simply disputing the contents of the box and package will not lead to taking of evidence by the courts anymore. The so-called "operational theft" by warehouse workers of the consignor or even large-scale theft, organised by the consignor's own employees, will – until the discovery and publication of it – go to the disadvantage of the freight forwarders and actual carrier.

The ends of the "Unterfaktura" or German are better drivers

In a recently published decision (BGH I ZR 96/01 of 20 January 2005), the BGH has dealt once again with a wrong delivery case in Russia in which a driver had been deceived about the exact place of delivery, therefore duly delivery could not be proved. The distinctive features of this case were that (1) the consignor and the freight forwarder had agreed to use a German driver and (2) the consignor had under declared the value of the goods (so-called "Unterfakturierung"). The fact that the freight forwarder had exchanged the German driver with a Lithuanian driver in the course of transportation has been held by the BGH – like before it the OLG Schleswig – as wilful misconduct in connection with the instructions given and the BGH applied Article 29 CMR without any doubt and with the known unlimited liability. Whether the employment of the Lithuanian driver was attributable for the wrong delivery was not of essence for the BGH. Crucial and sufficient for Art. 29 CMR was the greater possibility of loss occurring. Nevertheless the BGH applied considerable contributory negligence on the side of the consignor. The freight forwarder had submitted that knowing the true value of the

des Gutes (etwa 10-Mal höher als angegeben) eine Konvoifahrt veranlasst und einen weiteren Fahrer eingesetzt hätte. Diese Entscheidung bestätigt die richtige Linie des BGH, von dem Versender die Angabe des Warenwertes zu verlangen damit sich der Frachtführer auf die Gefahr eines großen Schadens durch Sicherheitsmaßnahmen einstellen kann. Ob es aber wirklich einen sachlichen Grund gibt, einen inzwischen der europäischen Dienstleistungsfreiheit unterliegenden Litauischen Fahrer als gefährlicher einzustufen als einen deutschen Fahrer, erscheint höchst zweifelhaft. Ob der BGH gleichlautend entschieden hätte, wenn der deutsche Fahrer durch einen österreichischen oder französischen Fahrer ersetzt worden wäre, kann nur spekuliert werden.
www.bundesgerichtshof.de

goods (10 times higher than declared), he would have arranged a convoy-transport and an additional driver. This decision confirms the line of the BGH in its latest decisions. Not advising the carrier/freight forwarder on the – high – value of the goods and thus averting that measures are being taken to protect the consignment leads to contributory negligence by the consignor. Nevertheless it is highly arguable whether good founded reasons exist to appreciate a Lithuanian driver, subject to the European freedom of services, as being more risky than a German driver. Whether the BGH would have decided in the same way when the German driver would have been substituted by an Austrian or French driver, can only be subject of speculations.
www.bundesgerichtshof.de

Was ist ein Assekuradeur?

Eine Entscheidung des Kammergerichtes Berlin (14 U 27/03) vom Ende letzten Jahres hat für große Aufregung in der Versicherungswelt der Seehafenplätze Hamburg und Bremen gesorgt. Es ging um die Prozeßführungsbezugnis eines Versicherungsagenten der sich als Assekuradeur bezeichnete. Assekuradeure sind nichts anderes als Versicherungsagenten mit Abschlußvollmacht. Sie sind von Versicherungsgesellschaften bevollmächtigt, in deren Namen und für deren Rechnung Versicherungsverträge abzuschließen. Nun haben allerdings einige Assekuradeure eine lange Tradition und ihre Firmengeschichte geht in Zeiten zurück, in denen der Assekuradeur sogar im eigenen Namen als Versicherungsgesellschaft Transportversicherungsgeschäft zeichnen durfte. Das ist allerdings lange her und nach dem Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG) nicht mehr zulässig. Allerdings nehmen die Assekuradeure für sich in Anspruch, mehr von dem Transportversicherungsgeschäft zu verstehen, als binnenländische Versicherungsgesellschaften und mögen dabei auch zum Teil Recht haben. Ihre besondere Funktion wurde durch spezielle – sehr umfangreiche und nach außen im Transportversicherungsgeschäft unbegrenzte Abschluß- und Regulierungsvollmachten – teilweise notariell beglaubigt – dokumentiert, die bei der Handelskammer in Hamburg oder beim VHT Bremen und neuer-

What is an "Assekuradeur"?

A judgement given by the the "Kammergericht" (14 U 27/03) the Regional Appeal Court of Berlin at the end of last year has caused great concern among the insurance industry of the seaport-locations Hamburg and Bremen. The court decided whether or not and under which circumstances an insurance agent who called himself an "Assekuradeur" was entitled to sue a carrier in his own name for the interest of subrogated underwriters. The underwriting agents who call themselves "Assekuradeur" are special insurance agents with the power to close Marine insurance contracts on behalf of the underwriters concerned. They should have received unlimited authority from their principals – the underwriters – to sign insurance contracts on their behalf and to settle claims. This authority gives them the right to do everything what the underwriters can do. Some of these firms are very traditional and their company history goes back to the times when the "Assekuradeur" was an underwriter in its own name. However this is a long time ago and the Law of Supervision of Insurance Companies (VAG) does not allow

dings auch in Köln hinterlegt werden oder wurden. Nun scheuen aber Versicherungsgesellschaften, die gerade im Transport- und Speditionsversicherungsbereich in den letzten Jahren sehr schlechte Ergebnisse erzielt haben, nichts mehr als einen unkontrolliert agierenden Assekuradeur. Deshalb werden die traditionellen Vollmachten nicht mehr erteilt oder sogar zurückgezogen. Dennoch agiert der Assekuradeur in der Praxis wie vorher. Nur dass er keine Globalvollmachten mehr besitzt, sondern sich für die jeweiligen Geschäfte einzelvertraglich bevollmächtigen lässt. Seine mit dem Begriff des Assekuradeurs einhergehenden besonderen Kenntnisse im Transportversicherungsgeschäft besitzen diese Assekuradeure nach wie vor. Sie wickeln auch die Schäden ab und besitzen dafür die erforderliche Regulierungsvollmacht. Aufgrund ihrer starken Stellung haben die Gerichte in Hamburg und Bremen schon seit langer Zeit in Regreßprozessen der Transportversicherer – nach gezahlter Entschädigung – die Prozessführungsbefugnis des Assekuradeurs als Prozeßstandschafter für die jeweiligen vertretenen Versicherungsgesellschaften anerkannt. Hier differenziert das Kammergericht Berlin. Nach seiner Auffassung darf nur der Assekuradeur klagen und als Assekuradeur bezeichnet werden, der für alle Versicherungsgesellschaften, die er vertritt, eine notariell beglaubigte und bei der Handelskammer hinterlegte Vollmacht nachweisen kann. Ein schwerer Schlag für einen traditionellen Berufsstand.
www.Kammergericht.de

this any longer. The firms calling themselves a "Assekuradeur" do regard themselves as true specialists with respect to Marine Insurance and partially they might be right. To carry out their function a power of authority is issued which is – sometimes notarially certified – placed at the Chamber of Commerce of Hamburg, Cologne or with the Association of Hanseatic Marine Underwriters in Bremen. Bad results in the Marine Insurance Industry led to a reduction of these wide authorizations or even to a withdrawal. The normal "Assekuradeur" nowadays – even though acting as before - does not work on a global power of authority but on a single power of authority given for the specific insurance contract. The "Kammergericht" had now to decide whether the change in giving authorizations to the "Assekuradeur" had an impact on his well established right to sue in the interest of the underwriters represented by the "Assekuradeur". The court decided that only a "Assekuradeur" who possesses the traditional – notarised – power of authority unlimited opposite the insurance client and with the right to consent to a settlement of claims with binding effect on the underwriters is entitled to sue a responsible carrier in his own name. In the actual case the action by the so called "Assekuradeur" was dismissed due to a lack of the required – notarised - "Assekuradeur-Power of Attorney" deposited with the Chamber of Commerce. A heavy blow to a traditional profession which may in near future have an impact to any underwriting agent with an authority to sign insurance contracts on behalf of the underwriters.

www.Kammergericht.de



„Clear everything permanent“

Ein besonderes Beispiel, dass Spediteure den ihnen erteilten Auftrag – insbesondere wenn er nicht eindeutig ist – hinterfragen und klarstellen müssen, ist die Entscheidung des OLG Köln vom 19.3.2002 - 3 U 132/01. Es ging dort um eine Messesendung von Druckmaschinen, die zunächst – für die Dauer der Ausstellung – vorübergehend in die EU eingeführt werden sollten, um dann anschließend auf Dauer in den Niederlanden zu verbleiben. Der Spediteur erhielt einen Speditionsauftrag für die Verbringung in die Niederlande mit dem handschriftlichen Hinweis „Clear everything permanent“. Der Spediteur tat was im geheißen – so dachte er jedenfalls – und führte in Deutschland die Einfuhrabfertigung durch. Die verauslagte Einfuhrumsatzsteuer von DM 58.000,- zahlte der Auftraggeber nicht und behauptete, die Verzollung hätte erst in den Niederlanden durchgeführt werden sollen und im übrigen müsse die Beklagte für diese aus den USA stammende Ware keine Umsatzsteuer im voraus zahlen, sondern könne diese über ein Steuerkonto verrechnen. Während die I. Instanz dem Spediteur Recht gab, wies das OLG Köln die Klage ab. Es vertrat die Auffassung, der handschriftliche Vermerk „clear everything permanent“ habe nicht bedeutet, dass die Verzollung nun gerade in Deutschland stattzufinden habe, der Hinweis sei unklar. Diese Unklarheit hätte den Spediteur veranlassen müssen, den genauen Auftragsumfang bei Auftragserteilung klarzustellen oder zumindest eine Rückfrage zu halten. Da die EUST dem Importeur erstattet und von diesem an den Spediteur ausgezahlt wurde, hielt sich der Schaden des Spediteurs in Grenzen. Er hatte lediglich die Prozeßkosten zu tragen. Das hätte schlimmer kommen können.

www.justiz.nrw.de

Siemens Ltd. v Schenker International
(Australia) Pty Ltd & Another
[2004] HC, Australia

In vielen Ländern werden, anders als in Deutschland, bei der Veröffentlichung von Entscheidungen die Namen der streitenden Parteien benannt. So erfuhren wir, dass Siemens und Schenker einen Prozeß vor australischen Gerichten geführt haben, der letztendlich von dem ober-

„Clear everything permanent“

The decision of the Regional Appeal Court of Cologne (OLG Köln) from the 19.3.2002 - 3 U 132/0 - is a particular example of the fact that forwarders must scrutinize and clarify their given instructions, especially when the instructions are ambiguous. In this case a consignment of goods for an exhibition – printing machines – which were to be imported into the E.U. permanently after the exhibition were forwarded to the Netherlands after the exhibition was over. The forwarder had received instructions for the carriage to the Netherlands with a hand written comment which stated: "Clear everything permanent". The forwarder did as he was told –or so he thought- and cleared the goods for import into the E.U. in Germany. The Import-Value Added Tax of DM. 58.000,- advanced by the Forwarder was not paid by the customer. He argued that the customs clearance should have been carried out in the Netherlands rather than in Germany since in the Netherlands the tax could have been set off on a current tax account instead of actually paying it. The first Instance judge agreed with the forwarder but the OLG dismissed the claim. It argued that the handwritten comment "Clear everything permanent" did not mean that the customs clearance was to be done in Germany. The instructions had not been clear and included a possible clearance in the Netherlands. This ambiguity should have induced the forwarder to clarify the exact extent of work at the receipt of instructions. Since the Import-VAT had been reimbursed to the importer who transferred it to the forwarder the loss of the forwarder was kept within reasonable limits. He had to bear his and the Defendants costs and expenses. Matters could have gone worse.

www.justiz.nrw.de

Siemens Ltd. v Schenker International
(Australia) Pty Ltd & Another
[2004] HC, Australia

A recent Australian High Court decision shows how things can be seen different in other jurisdictions. The key question was in that decision whether a limitation of liability clau-

sten australischen Gericht entschieden werden mußte. Es ging um Transportversicherer, die als „subrogated underwriters“ im Namen ihrer Versicherungsnehmer den Spediteur Schenker wegen eines Schaden verklagt haben, der nach einem Lufttransport letztendlich nachweislich „off airport“ entstanden war. Der Versuch des Spediteurs, sich auf das Warschauer Abkommen mit den dort bekannten Haftungsgrenzen zurückzuziehen, blieb in der ersten Instanz erfolglos. Er wurde zu unbegrenztem Schadensersatz verurteilt. Die erste Instanz entschied, dass, da der Schaden „off-airport“ entstand, das Warschauer Abkommen (Art. 18), nicht anwendbar sei. Diese Entscheidung überrascht nicht und deckt sich mit dem deutschen Verständnis des Geltungsbereiches des Warschauer Abkommens. Überraschen muß aber die Entscheidung des obersten australischen Gerichtes, das in einer 3 : 2 Entscheidung die Klausel 4 des IATA Airwaybill anwandte, wonach für einen Transport, der dem Warschauer Abkommen nicht unterfällt, eine Haftungsgrenze von USD 20/kg gilt. Obwohl diese Klausel in erster Linie für Lufttransporte gedacht ist, die nicht dem Warschauer Abkommen unterfallen, wandte sie der High Court in Australien auf den Landtransport an und ließ die Haftungsgrenze gelten. Spediteure begrüßen die Entscheidung, sollten aber darauf drängen, dass der Wortlaut der IATA AWB klarer und eindeutiger gefasst wird. Hilfreich wären auch Multimodaldokumente, die die Luft- und Landstrecke umfassend regeln, zumal das Montreal Übereinkommen seinen Anwendungsbereich ebenfalls auf den Luft- und Flughafenbereich beschränkt. Nach deutschem Recht kann über den Bereich der internationalen Übereinkommen, denen Deutschland beigetreten ist, hinaus, nicht von AGB-festen Vorschriften des HGB abgewichen werden.

www.forwarderlaw.com

Kein grobes Organisationsverschulden bei Beschädigungen

In einer sehr aktuellen Entscheidung hat sich der BGH (I ZR 238/02) unter anderem mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Grundsätze des groben Organisationsverschuldens durch Unterlassen von Ein- und Ausgangskontrollen auch in Fällen der Beschädigung von Gütern anzuwenden sind. Der beklagte Kurierdienst hatte sich zu

se in a IATA Standard form air waybill applied to damage of cargo that occurred outside the boundaries of the airport at destination. In this case, the cargo insurers who brought the claim against a forwarder whose name was – in distinction to the German habit – published were successful in the first instance proceedings. The trial judge decided that as the damage occurred "off-airport" the Warsaw Convention (Art. 18) did not apply, a decision that is consistent with the law in many countries. The trial judge also concluded that the clauses limiting the liability for air transits for which the WC does not apply relied on by the forwarder did not extend the Warsaw Convention provisions (Art. 22) to the entire transport for which the forwarder was responsible. However, the highest Court in Australia reversed this conclusion – but in a close 3:2 decision. It held that the liability limit of USD 20/kg contained in the IATA airway bill form was applicable. Whilst the majority judgment is clearly helpful to carriers, its importance may diminish over time as the 1999 Montreal Convention, which extends the definition of "carriage by air" to the period during which the cargo is in the care of the carrier, becomes more widely adopted. Furthermore a more general review of the IATA air waybill might remove uncertainties. To avoid costly disputes, carriers should ensure that they have properly incorporated clear and unambiguous terms in the conditions of contract regulating liability, its limitation and/or exclusion. Additionally, a combined transport/door-to-door air transport document, as successfully applied with the international carriage of goods by sea for many years (Through Bill of Lading), would be most useful to the international aviation cargo industry.

www.forwarderlaw.com

What has to be submitted by the Forwarder in case of damage ?

In German transportation law it is long established law that in case of loss of goods in the custody of a Forwarder or

den Umständen, die zu den Beschädigungen geführt hatten, nicht geäußert. Er meinte, dazu aufgrund des neuen Transportrechtes nicht verpflichtet zu sein.

Das Oberlandesgericht Düsseldorf als Vorinstanz hatte den Kurierdienst daraufhin zur unbeschränkten Haftung verurteilt. Dabei hatte es nicht darauf abgestellt, dass der Kurierdienst eine Darlegung der Umstände der Beschädigung unterlassen hatte. Das OLG Düsseldorf hatte vielmehr die bei dem Kurierdienst fehlende Schnittstellenkontrolle, also eine nicht ausreichende Ein- und Ausgangskontrolle, als Ansatz für ein grobes Verschulden gesehen. Diese Entscheidung ist ein Beispiel dafür, dass die Rechtsprechung zum so genannten groben Organisationsverschulden und zur so genannten sekundären Darlegungslast auseinander zu halten ist. Das grobe Organisationsverschulden durch Unterlassen von Ein- oder Ausgangskontrollen hat nach Auffassung des BGH nur dort Relevanz, wo es um den Verlust von Gütern geht. Bei Beschädigungen finden diese Grundsätze keine Anwendung. Es ist vielmehr erforderlich, dass das Gericht detaillierte Feststellungen zu den Umständen und dem Verschuldensgrad trifft. Interessant ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob das Unterlassen von Darlegungen zu den Umständen einer Beschädigung die Vermutung eines groben Verschuldens in sich trägt, wie es von den Instanzgerichten insbesondere in Hamburg und Bremen angenommen wird. Der BGH hat den Rechtsstreit an das Oberlandesgericht Düsseldorf zurückverwiesen und die dortigen Richter aufgefordert, den Rechtsstreit ohne Berücksichtigung der Grundsätze zum groben Organisationsverschulden zu entscheiden. Es bleibt abzuwarten, ob das OLG Düsseldorf nun unter Anwendung der Anforderungen zur sekundären Darlegungslast zum gleichen Ergebnis, nämlich einer unbegrenzten Haftung des Kurierunternehmens kommt. Diese BGH-Entscheidung wird sicherlich laufende Prozesse beeinflussen und zu interessanten Interpretationsdebatten führen.

www.bundesgerichtshof.de

Warehouse Keeper the persons having had the goods in custody have to make detailed submissions on the organization of their warehouses and especially on the measures taken to avoid loss and the proper tracks of incoming and outgoing consignments. If such submissions are not made or not persuasive for the court it will be assumed that the Defendant acted with wilful misconduct. It is disputed among legal authorities whether or not such principles do apply to cases of damage to goods. The Federal Supreme Court (BGH) held in an actual published decision (I ZR 238/02) that these principles do not apply. A court has to make findings as to the facts leading to the damage of the product. In the actual decision consignments handled by a Courier-Service were damaged and the Courier-Service refused to give any details on the cause of that damage. The Regional Appeal Court of Düsseldorf having been the court of appeal decided that not checking the incoming and outgoing products sufficiently show a lack of proper organization of the services and held that the Courier-Service provider had to be regarded as acting with wilful misconduct. The BGH decided that this reasoning did not support the decision and sent the case back to the Appeal Court of Düsseldorf. The BGH ordered that the Regional Appeal Court of Düsseldorf will have to make findings as to the circumstances of the damage to the products. It held that the checking of incoming and outgoing products does not aim at avoiding damage and any deficiencies in that respect cannot lead to wilful misconduct with respect to the damage to a consignment. It will have to be seen whether the failure of the Courier-Service provider to make any statement on the facts will be regarded by the Regional Appeal Court of Düsseldorf in the new proceedings as indication of wilful misconduct. The reason for that would, however, not be the lack of organization of the services but the refusal to cooperate in the proceedings in giving details of circumstances which are not privy to the claimant.

www.bundesgerichtshof.de