



Speditionsverträge im Ausland im Verhältnis zu §§ 459 f. HGB (Fixkosten-/Sammelladungsspedition):

Sind die Voraussetzungen des § 459 HGB und des § 460 Abs. 2 HGB (Fixkosten-/Sammelladungsspedition) erfüllt, haften deutsche Spediteure wie ein Frachtführer. Wird also einem deutschen Spediteur zu fixen Kosten ein Auftrag erteilt, Gut grenzüberschreitend per LKW in einen anderen Vertragsstaat der CMR zu versenden, richtet sich die Haftung des Spediteurs nach den zwingenden Bestimmungen der CMR.

Das gleiche gilt, wenn der Spediteur das Gut gemeinsam mit Gütern anderer Absender versendet.

Bis dahin nichts neues.

Fraglich ist jedoch, was gilt, wenn ein Versender im Ausland mit einem Spediteur im Ausland einen Speditionsvertrag über eine grenzüberschreitende LKW-Beförderung nach Deutschland schließt, für welchen nach deutschem Recht die Voraussetzungen der §§ 459, 460 Abs. 2 HGB erfüllt wären. Konkret beispielsweise, wenn ein spanischer Versender einen spanischen Spediteur zu fixen Kosten mit der Be-

förderung einer Sendung per LKW von Spanien nach Deutschland beauftragt.

Das OLG Düsseldorf hat jüngst in einer unserer Sachen, mit Urteil vom 20.10.2005 (AZ: I – 12 U 15/05), noch einmal bestätigt, dass insoweit eine so genannte „autonome Auslegung“ der Bestimmungen der CMR nach deutschem Recht vorzunehmen sei. Sprich, der im Ausland geschlossene Speditionsvertrag nach deutschem – und nicht nach dem eigentlich anwendbaren ausländischen – Recht dahin zu überprüfen ist, ob die Voraussetzungen der §§ 459 f. HGB erfüllt sind.

Bejahendenfalls – s.o. – sich die Haftung auch des ausländischen Spediteurs nach den zwingenden frachtrechtlichen Bestimmungen der CMR richtet. Mit der Folge, dass nach Art. 31 I lit. b CMR im Schadensfalle ausländische Spediteure am Ablieferungsort in Deutschland gerichtlich in Anspruch genommen werden können und insoweit auch die Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte zum qualifizierten Verschulden zur Anwendung kommen.

Umschlagstätigkeiten bei Multimodalverträgen:

Der BGH hat in seiner aktuellen Entscheidung vom 01.11.2005 (AZ: I ZR 352/02) zu der seit längerem umstrittenen Frage, nach welchen Bestimmungen sich die Haftung des Multimodalfrachtführers für Umschlagstätigkeiten im Seehafen richtet, Stellung genommen. Die Sache wurde in der ersten Instanz in anderer Kanzlei von unserer Rechtsanwältin Frau Meyer betreut.

Entgegen der Rechtsprechung des OLG Hamburg und der wohl überwiegenden Ansicht in der Literatur, hat sich der BGH der Auffassung gezeigt, dass bei Multimodalverträgen (d.h. solchen mit verschiedenen Beförderungsmitteln), welche eine Seestrecke einschließen, die Seestrecke erst mit der Verladung des Gutes auf das nachfolgende Beförderungsmittel endet. Mithin bis dahin – und insbesondere für Umschlagstätigkeiten im Hafen – der Frachtführer (nur) nach den seerechtlichen Vorschriften haftet.

Etwas anderes soll nach der Auffassung des BGH für Umschlagstätigkeiten nur dann gelten, wenn „besondere Umstände“ erfüllt sind, ohne jedoch auszuführen, in welchen Fällen solch „besonderen Umstände“ denn wohl erfüllt sein könnten.

Vielmehr der BGH seinerseits lediglich auf die bisherigen – jedoch uneinheitlichen – Auffassungen in Judikatur und Schrifttum verweist, so dass Landfrachtrecht auf Umschlagstätigkeiten zukünftig wohl nur dann zur Anwendung kommen kann, wenn die „Umladephase wegen ihres besonderen Aufwandes eigenes Gewicht besitzt“, was jedoch von Fall zu Fall zu überprüfen sein wird.

Sind allerdings die zuletzt genannten Voraussetzungen zu bejahen und ist der Multimodalvertrag zudem zwischen einem deutschen Versender und einem deutschen Spediteur/Frachtführer über den Transport einer Sendung von bzw. nach Deutschland geschlossen, richtet sich die Haftung auch für Umschlagstätigkeiten nach deutschem Recht.

Erleidet also beispielsweise eine Sendung, welche ein deutscher Frachtführer für einen deutschen Versender nach den USA befördert, beim Umschlag (mit einem besonderen Aufwand) im Hafen von New York einen Schaden, haftet der Frachtführer – vorbehaltlich anderweitiger vertraglicher Vereinbarungen – nach den deutschen frachtrechtlichen Bestimmungen, sprich denen des HGB.

Vertragsstaaten des montrealer Übereinkommens (MÜ):

In Deutschland sind die Bestimmungen des MÜ bekanntermaßen bereits zum 28.06.2004 in Kraft getreten.

Eine Auflistung der weiteren Vertragsstaaten findet sich unter www.icao.int/cgi/goto_m.pl?icao/en/search_icao.html. Suchbegriff dort: „montreal convention 1999“

Benjamin Grimme

Zum Stand der Dinge hinsichtlich der Umsetzung der Versicherungsvermittler-Richtlinie

Die EU-Versicherungsvermittler-Richtlinie wurde bisher nicht in das deutsche Recht umgesetzt. Die Vorgabe der EU, wonach die Richtlinie bis zum 15.01.2005 umzusetzen war, hat Deutschland nicht erfüllt.

Die Richtlinie wurde ursprünglich geschaffen, um auch im Bereich der Versicherungsvermittlung einen einheitlichen europäischen Binnenmarkt zu schaffen und dabei den Verbraucherschutz gleichwohl zu stärken. Bisher konnte die selbständige Versicherungsvermittlung aufgenommen werden, wenn eine Anzeige bei dem Gewerbeamt vorgenommen wurde. Je nach Tätigkeitsgebiet mussten manche Versicherungsvermittler eine Erlaubnis nach § 34c GewO oder, wenn Sie bestimmte Finanzdienstleistungen vermittelt haben, sogar eine Erlaubnis nach § 32 Kreditwesengesetz beantragen.

Brüssel gibt nun klar vor, dass alle Versicherungsvermittler nach Umsetzung der Richtlinie im Wesentlichen folgende Kriterien erfüllen müssen:

- Darlegung angemessener Kenntnisse und Fertigkeiten
- Registrierung des Vermittlers in einem Vermittlungsregister
- Informationspflichten des Vermittlers gegenüber seinen Kunden
- Niederlegungspflicht des Vermittlers bei bestimmten vom Kunden erhaltenen Informationen
- Berufshaftpflichtversicherung für den Versicherungsvermittler

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit hatte geplant, die Umsetzung der Versicherungsvermittler-Richtlinie in 2 Stufen durchzuführen. Daher wurde ein Referentenentwurf eines ersten Gesetzes vorgelegt.

Durch die Auflösung des Bundestages am 22.07.2005 ist das Gesetzgebungsverfahren zur Umsetzung der EU-Versicherungsvermittler-Richtlinie hinfällig. Nach dem Grundsatz der Diskontinuität sind bei einer Neuwahl alle bisherigen noch nicht abgeschlossenen Gesetzgebungsverfahren obsolet.

Nach einer Neuwahl müssen die Verfahren nochmals ganz von vorne begonnen werden. Daraus folgt, dass eine Umsetzung der EU-Versicherungsvermittler-Richtlinie erst nach Bildung einer neuen Regierung erfolgen kann.

Bislang wurden lediglich „Diskussionspapiere“ vorgelegt. Das reguläre Gesetzgebungsverfahren wurde noch nicht eingeleitet.

Aus der Verschiebung ergeben sich für den Versicherungsvermittler folgende Konsequenzen:

- Deutsche Vermittler, die ab dem 15. Januar 2005 erstmals im EU-Ausland tätig werden wollten, können nicht die hierfür benötigte deutsche Registrierung nachweisen. Das Ministerium will ausloten, ob die Nachbarländer übergangsweise einen Nachweis der deutschen Gewerbebeanmeldung akzeptieren.
- Die Vermittlerrichtlinie trat zwingend am 15. Januar 2005 in Kraft. Im Einzelfall wird man prüfen müssen, ob deutschen Verbrauchern Nachteile entstehen, weil die Bundesrepublik nicht rechtzeitig die geforderten Vorkehrungen getroffen hat.
- Vermittler sollten trotz der Verschiebung nicht abwarten, sondern insbesondere das Thema Haftung/Vermögensschadenhaftpflicht zügig für sich regeln.

Auch für die Bundesregierung ergeben sich durch die Verspätung der Umsetzung Konsequenzen. Die Europäische Kommission teilte am 18.10.2005 mit, dass neben Deutschland auch Belgien, Griechenland, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Malta, Portugal und Spanien förmlich im Rahmen ei-

nes Vertragsverletzungsverfahren dazu aufgefordert worden seien, die Richtlinie in nationales Recht umzusetzen. Die Kommission kritisierte, dass die bislang uneinheitliche Umsetzung der Richtlinie den Markt verzerre und Versicherungsvermittler daran hindere, ihre Leistungen im Binnenmarkt zu gleichen Bedingungen anzubieten.

Ein solch formelles Mahnschreiben ist die letzte Stufe vor einer Klage vor dem europäischen Gerichtshof.

Es bleibt abzuwarten, wann es zu einer Umsetzung der Versicherungsvermittler-Richtlinie in Deutschland kommt.

Andrea Meyer

Der Einfluss der Streitverkündung auf den Lauf der zweijährigen Klagefrist gemäß Art. 29 WA

Der BGH hat in seinem Urteil vom 06. Oktober 2005 – I ZR 14/03 – entschieden, dass auf den Lauf der zweijährigen Klagefrist gemäß Art. 29 Abs. 1 Satz 1 WA 1955 eine Streitverkündung ohne Einfluss ist.

Dem Verfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin, ein Speditionsunternehmen, nahm die Beklagte im Regressweg auf Ausgleich eines Schadensersatzbetrages in Anspruch, den sie wegen Verlustes von Transportgut an ihren Auftraggeber zu leisten hatte.

Die Klägerin war in einem anderen Rechtsstreit von ihrer Auftraggeberin in Anspruch genommen worden, da es bei der Beförderung von 41 Mobiltelefonen von Eschborn nach Hongkong zu einem Verlust von 20 Mobiltelefonen gekommen war. Die Ankunft in Hongkong war am 26.05.1997. Die

Klägerin ihrerseits hatte den Transport nicht selbst ausgeführt, sondern die jetzige Beklagte mit der Durchführung des Lufttransports beauftragt. In dem vorangegangenen Rechtsstreit hatte die Klägerin der jetzigen Beklagten den Streit verkündet und diese war dem Rechtsstreit auf Seiten der Klägerin beigetreten. Die Klägerin unterlag in dem Rechtsstreit mit ihrer Auftraggeberin und wurde in voller Höhe zur Zahlung des geltend gemachten Schadensersatzanspruches verurteilt. In dem Folgeprozess nahm nunmehr die Klägerin ihre Streitverkündete auf Ersatz der von ihr zu zahlenden Urteilssumme wie die ihr im Vorprozess entstandenen Kosten in Anspruch. Die Klage wurde am 06.06.2000 der Beklagten zugestellt.

Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass die Klage nicht verfristet sei, da die Streitverkündung im Vorprozess die Ausschlussfrist gemäß Art. 29 WA nach Unterbrechung neu in Lauf gesetzt habe. Sie war weiter der Ansicht, dass das Gebot einer international einheitlichen Anwendung des Warschauer Abkommens nicht dazu führe, die spezifisch deutsche Streitverkündung bei der Anwendung von Art. 29 WA anders zu behandeln als die Klageerhebung. Die Beklagte allerdings vertrat die Ansicht, dass die Klägerin die Klagefrist gemäß Art. 29 WA nicht eingehalten habe und sie deshalb mit ihrer Klage ausgeschlossen sei. Die Streitverkündung im Vorprozess habe den Beginn der Ausschlussfrist nicht neu in Lauf gesetzt. Sowohl das Landgericht als auch das Oberlandesgericht hatten der Beklagten Recht gegeben und der BGH ist der Ansicht der Vorinstanzen gefolgt.

Begründet wurde die Entscheidung wie folgt:

Etwaige Schadensersatzansprüche der Klägerin gegen die Beklagte sind nach

Art. 29 Abs. 1 WA ausgeschlossen, da die Klage erst nach Ablauf der zweijährigen Ausschlussfrist erhoben worden ist.

Gemäß Art. 29 Abs. 1 WA kann eine auf Art. 18, 25 WA gestützte Schadensersatzklage nur binnen einer Ausschlussfrist von zwei Jahren nach Ankunft des Luftfahrzeugs am Bestimmungsortes erhoben werden. Nach Abs. 2 dieser Vorschrift bestimmt sich die Fristberechnung nach den Gesetzen des angerufenen Gerichtes, für den hier zu entscheidenden Fall mithin nach §§ 187 Abs. 1, 188 Abs. 2 BGB.

Entgegen der Auffassung der Klägerin ist der Lauf der zweijährigen Klagefrist in Art. 29 Abs. 1 WA nicht gemäß § 209 Abs. 2 Nr. 4 BGB a. F. analog durch die von der Klägerin gegenüber der Beklagten erklärte Streitverkündung in dem Vorprozess unterbrochen worden.

Hierbei ist nämlich zu berücksichtigen, dass die Vorschrift des Art. 29 Abs. 1 WA keine Verjährungsfrist enthält, sondern eine Ausschlussfrist. Auf Ausschlussfristen sind die verjährungsrechtlichen Vorschriften wie hier die nach Art. 229 § 5 EGBGB noch in Betracht kommende Bestimmung des § 209 Abs. 2 Nr. BGB a. F. nicht unmittelbar anwendbar. Das Warschauer Abkommen enthält keine Bestimmungen darüber, ob der Lauf der Ausschlussfrist des Art. 29 Abs. 1 WA auch durch andere Handlungen des Vertragspartners des Luftfrachtführers als durch Klage auf Schadensersatz unterbrochen werden kann. Daher kann auch nicht der Annahme gefolgt werden, dass durch die im nationalen Recht geregelte Streitverkündung (§ 72 ZPO) der Lauf der Ausschlussfrist des Art. 29 Abs. 1 WA unterbrochen wird. Die Streitverkündung steht der Klagerhebung im Sinne des Art. 29 Abs. 1 WA nicht gleich. Daher kommt

die Vorschrift des § 209 Abs. 2 Nr. 4 BGB a. F. im Rahmen von Art. 29 Abs. 1 WA nicht entsprechend zur Anwendung.

Eine entsprechende Anwendung ist zwar auch obwohl der Wesensverschiedenheit von Ausschluss- und Verjährungsfrist denkbar, dies hängt jedoch entscheidend von Sinn und Zweck der jeweiligen Einzelsvorschrift ab.

Sinn und Zweck der Ausschlussfrist des Art. 29 Abs. 1 WA ist, dass der Luftfrachtführer nur zeitlich begrenzt in Anspruch genommen werden kann, weil die Aufklärung des Sachverhalts bei länger zurückliegenden Vorgängen schwierig ist und eine Beweisnot eintreten kann, zumal der Luftfrachtführer den Entlastungsbeweis nach Art. 20 WA zu führen hat. Mit dieser Zielsetzung, die auch einer alsbaldigen Durchsetzung der Ansprüche des Geschädigten dient, lässt sich die entsprechende Heranziehung einer die Ausschlussfrist verlängernden Verjährungsregelung jedoch nicht vereinbaren.

Im übrigen sei zu berücksichtigen, dass es bei den Verhandlungen zur Schaffung der Ausschlussfrist des Art. 29 WA es den beteiligten Vertragsstaaten darauf ankam, die Frist zur Wahrung der Rechte des Geschädigten zu vereinheitlichen und eine Zersplitterung über unterschiedliche nationale Verjährungsvorschriften entgegen zu kommen. Nach dem eindeutigen Wortlaut des Art. 29 Abs. 1 WA muss eine Klage auf Schadensersatz innerhalb der Ausschlussfrist von zwei Jahren erhoben werden. Damit wird ausdrücklich eine Klagerhebung, der die Beantragung eines Mahnbescheids in den prozessualen Wirkungen gleichsteht, verlangt. Eine andere prozessuale Maßnahme wie die Streitverkündung in

einem anderen Verfahren wird nicht zugelassen.

Zu berücksichtigen ist hierbei insbesondere, dass die Streitverkündung in ihren Wirkungen auch nicht einer Klageerhebung gleichsteht. Die Streitverkündung gegenüber einem Dritten ist lediglich die förmliche Benachrichtigung an den Dritten, dass zwischen anderen Prozessparteien ein Rechtsstreit anhängig ist. Der Streitverkünder erhebt anders als der Kläger keinen sachlich rechtlichen oder prozessualen Anspruch gegen den Streitverkündeten.

So hat auch die Vorinstanz zu Recht darauf abgestellt, dass die prozessualen Möglichkeiten des Streitverkündeten zur Wahrnehmung seiner Rechte als Streithelfer die eines Beklagten nicht gleichwertig sind. Dies werde bereits daran deutlich, dass der Streithelfer den Rechtsstreit gemäß § 67 ZPO in der Lage aufnehmen muss, in der sich dieser zur Zeit seines Beitritts befindet. Und zudem ist der beitretende Streitverkündete mit solchen Erklärungen und Handlungen ausgeschlossen, die mit denjenigen der Hauptpartei im Widerspruch stehen.

Unter Berücksichtigung der Unterschiede zwischen Klageerhebung und einer Streitverkündung in einem Drittverfahren ist es nicht gerechtfertigt, die im nationalen Recht der Bundesrepublik Deutschland vorgesehene Streitverkündung der Klageerhebung i.S. von Art. 29 Abs. 1 WA gleichzusetzen.

Angela Schütte

Mitverschulden wegen unterlassener Wertdeklaration

Zunehmend rückt in Prozessen, die gegen Paketdienstleister geführt werden, die Frage des Mitverschuldens

wegen unterlassener Wertdeklaration in den Vordergrund. So war dieser Aspekt auch Kern dreier Entscheidungen, die wir kürzlich vor dem Bundesgerichtshof erwirkt haben, deren Urteilsgründe allerdings noch nicht vorliegen.

Nach dem Verlauf der mündlichen Verhandlung ging es dem Bundesgerichtshof in allen drei Verfahren darum, seine bisherige Rechtsprechung zum Mitverschuldenseinwand „abzuklopfen“ und den Instanzgerichten, besser greifbare Vorgaben im Hinblick auf diese Problematik zu geben. Insofern gab er zu erwägen, ob man über die bisherige Senatsrechtsprechung hinaus nicht allein auch darauf abstellen könne, ob der Versender die andere Behandlung von Wertsendungen habe kennen müssen.

Hiermit sprach der Senat ein Kernproblem an. Denn jedenfalls einer der bekanntesten Paketdienstleister gibt in seinen AGB an, bei der Beförderung von wertdeklarierten Paketen seien weitergehende Kontrollen vorgesehen als bei Standardpaketen. Nach nicht unumstrittener obergerichtlicher Rechtsprechung werde der Versender, dem solche AGB vorliegen, damit in Kenntnis gesetzt, dass Wertpakete mit größerer Sorgfalt behandelt werden. Bei gewerblichen Versendern reiche bereits die Möglichkeit der Kenntnisnahme aus.

Verschärft wird dieses Problem dadurch, dass der besagte Paketdienstleister dazu übergegangen ist, mit seinen Kunden als Individualvereinbarungen „getarnte“ Zusatzvereinbarungen abzuschließen, in denen darauf hingewiesen wird, dass keine oder keine durchgängigen Schnittstellenkontrollen bei der Beförderung der Pakete erfolgen. Habe ein Versender aufgrund dieser Vereinbarung Kenntnis von der unzureichenden Schnittstellenkontrolle,

müsse er sich nach Auffassung dieses Paketdienstleisters ebenfalls ein Mitverschulden anrechnen lassen, wenn eine wertvolle Sendung in Verlust gerate.

Zu beachten ist aber, dass der Mitverschuldenseinwand wegen unterlassener Wertdeklaration - neben dem subjektiven Element - voraussetzt, dass Wertpakete tatsächlich sicherer befördert werden. Dies ist – gerade bei grenzüberschreitenden Transporten – in der Regel jedoch nicht der Fall. Weiter ist darauf hinzuweisen, dass ein Versender, der den Wert der Sendung verschweigt, nicht dazu beiträgt, dass sie gestohlen wird, eher im Gegenteil. Berücksichtigt man dies, kann das für den Mitverschuldenseinwand genannte Argument, der Versender verhalte sich widersprüchlich, wenn er einerseits den Wert nicht deklariere, andererseits aber den Wert ersetzt verlangt, nicht gelten.

Festzuhalten bleibt, dass im Hinblick auf den Mitverschuldenseinwand wegen unterlassener Wertdeklaration sich vieles im Fluss befindet. Die Voraussetzungen, die der BGH hierfür ursprünglich vorgegeben hatte, sind auslegungsfähig und führten daher in der Vergangenheit dazu, dass Instanzgerichte zu ganz unterschiedlichen Ergebnissen und unterschiedlichen Quoten für die Bemessung des Mitverschuldens kamen. Letztlich wird trotz der Ähnlichkeit der Fälle immer auf den konkreten Fall abzustellen sein, da die tatsächlichen Umstände der Versendung, der Beförderungsweg und das Versand- und Kontrollsystem divergieren können.

Niels Tobien

Zur Zulässigkeit von abgegebene Paketlieferungen an dritte Empfänger

Die Gerichte werden relativ oft mit der Frage beschäftigt, inwieweit eine verlustig gegangene Sendung, die durch den Paketdienstleister bei einem Dritten, zum Beispiel beim Nachbarn oder beim Zeitschriftenladen um die Ecke, abgegeben worden ist, als ordnungsgemäß zugestellt gilt. Die Paketdienstleister berufen sich in solchen Prozessen regelmäßig darauf, dass ein Ablieferungsbeleg erstellt wurde und dieser ordnungsgemäß unterzeichnet wurde. Die Ablieferung bei einem Dritten sei zulässig.

Dem ist nicht so. Das OLG Düsseldorf (Az.: I-18 U 90/05) hat am 30.11.2005 in einem solchen Fall entschieden, dass das Obhutsgewahrsam des Paketdienstleisters nicht mit der Auslieferung an einen Nachbarn des Adressaten endet. Der Paketdienstleister hat regelmäßig seine vertragliche Transportverpflichtung nicht mit der Abgabe beim Nachbarn erfüllt.

Der Paketdienstleister hatte sich während des Prozesses auf seine allgemeinen Geschäftsbedingungen, bzw. Beförderungsbedingungen berufen. Nach diesen sollte eine Zustellung bei einem Dritten vertragsgemäß sein.

Zunächst hat das OLG vorliegend klargestellt, dass, selbst nach den eigenen Beförderungsbedingungen des Paketdienstleisters, eine Zustellung nicht erfolgt sei. Denn allenfalls könne man über eine solche diskutieren, wenn vorher der vergebliche Zustellversuch beim direkten Adressaten unternommen worden wäre. Es war vorliegend allerdings unstrittig geblieben, dass dieses durch den Zusteller gar nicht erst versucht wurde.

Das beklagte Paketunternehmen kann nach Ausführungen des Gerichtes nicht damit gehört werden, dass ein vermuteter Wille des Güteberechtigten dahingehend besteht, dass der Frachtführer das Gut nach seinem Belieben direkt an Nachbarn des Adressaten ausliefern könne. Diese Annahme sei allein schon wegen der Natur eines Frachtvertrages mit seiner Hauptleistungspflicht der Ablieferung nicht zu konstruieren.

Selbst wenn man die allgemeinen Beförderungsbedingungen des beklagten Paketdienstleisters im Sinne der Beklagten auslegen würde, würde dies an dem Ergebnis nichts ändern. Denn die so auszulegende Regelung wäre dann wegen eines Verstoßes gegen § 307 BGB unwirksam, da sich dann ebenfalls von einer vertraglicher Hauptleistungspflicht frei gezeichnet werden würde.

Leider lässt das Gericht die Frage offen, ob in einer irrtümlichen Auslieferung des Paketes an einen Drittempfänger bereits ein grobes Organisationsverschulden, oder nur einfache Fahrlässigkeit liegen würde. Nach Ansicht des Verfassers spricht vieles dafür, dass dies ein grobes Organisationsverschulden darstellen würde. Denn der Sorgfaltsmaßstab an einen durchschnittlichen Frachtführer besteht zumindest dahingehend, dass er die Ware vertragsgemäß an den richtigen Empfänger ausliefert. Insofern würde durch eine Falschauslieferung der Sorgfaltsmaßstab entschieden verletzt werden. Insbesondere das Bewusstsein, dass die Ablieferung beim Nachbarn das Risiko eines Verlustes zumindest vergrößert, ist beim Zusteller gegeben. Ob diese Ansicht einer gerichtlichen Prüfung standhalten würde, muss leider offen bleiben.

Interessanterweise ging dann das Paket erst endgültig verloren, nachdem der unberechtigte Drittempfänger dieses zurück an das Paketdienstunternehmen gegeben hatte. Hierzu führt das Gericht dann, unter Würdigung der allgemeinen Rechtsprechung zum groben Organisationsverschulden aus, dieses würde vorliegend bereits deswegen vermutet, da die Beklagte ihre Einlassungsobliegenheit nicht weiter nachgekommen ist. Denn die Beklagte habe sich nicht dazu eingelassen, wie die Rücknahme eines zunächst falsch ausgelieferten Paketes und die nachträgliche ordnungsgemäße Zustellung an den Adressaten organisiert ist und welche Sicherheitsmaßnahmen diesbezüglich, oder überhaupt für die Paketbeförderung getroffen worden sind. Da das weitere Schicksal des Paketes nach Rückgabe an das Unternehmen völlig offen ist, liegt ein grobes Organisationsverschulden vor.

Interessant ist im vorliegenden Urteil weiter, dass es sich um einen Teilverlust von lediglich einem Paket, bei zwei aufgegebenen Paketen handelt.

Hierzu führt das Gericht aus, dass die allgemein bekannte Entscheidung des BGH, TransportR 2003, Seite 156 ff., und der dort bestehende Anscheinsbeweis für die Gleichheit der Handelsrechnung mit den versendeten Waren nicht ohne Weiteres bei Teilverlusten greift.

In Annäherung an diese Rechtsprechung führt das Gericht jedoch weiter aus: *„Auch bei einem Teilverlust erbringen Rechnung und Lieferschein einen Anscheinsbeweis dafür, dass die Bestellung des Kunden die Versandabteilung des Versenders durchlaufen hat und sich demgemäß die in Rechnung und Lieferschein aufgeführten Waren tatsächlich vollständig in den übergebenen Paketen befunden haben. Da kein Kaufmann zusätzlich*

zu den Paketen, die die Warensendung erhalten, auch noch ein leeres Paket in den Versand zu seinem Kunden gibt, begründen Rechnung und Lieferschein auch bei einem Teilverlust dem Grunde nach einen Anschein, dafür, dass überhaupt ein Schaden entstanden ist, der sich in einem Teilbetrag der Rechnung niederschlagen muss. Bei dieser Sachlage reicht es gemäß § 287 ZPO aus, wenn der Geschädigte nachweist, dass der von ihm behauptete Schaden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eingetreten ist.“

Fazit: Man wird vorsichtig vermuten dürfen, dass sich die allgemeinen Beförderungsbedingungen eines Paketdienstleisters, welche die Ablieferung bei einem Nachbarn oder ähnlichem empfangsbereiten Dritten vorsehen, regelmäßig eine AGB-rechtlichen Prüfung nicht standhalten werden. Dies wird wahrscheinlich auch in Bezug auf andere Paketdienstleister gelten.

Etwas anderes wird gelten, wenn der Paketdienstleister mit dem Auftraggeber vorher einen entsprechenden Ver-

trag ausgearbeitet hat, der ausdrücklich auf diese Klauseln verweist und diese als individuell ausgehandelte Vertragsbestimmung, vgl. § 449 II HGB, erscheint. Dazu ist dann wohl aber erforderlich, dass das beklagte Paketdienstunternehmen das Zustandekommen eines solchen Vertrages differenziert darlegt. Ein Verweis auf eine alleinige Unterschriftsleistung auf Seiten des Auftraggebers, zum Beispiel durch die Floskel *Kenntnis genommen*, o.ä., dürfte dazu wahrscheinlich nicht ausreichend sein.

Es steht zu erwarten, dass in Kürze mehrere Urteile hierzu in den Rechtsmittelinstanzen anhängig sein werden, da solche Auslieferungen, bei Nachbarn oder auch bei benachbarten Kiosken oder Einzelhandelsunternehmen, zumindest in Großstädten, fast schon die Regel der Paketdienstleister, ob nun Post oder private Unternehmen, sind.

Malte Neuhaus

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme: b.grimme@grimme-kollegen.de

Andrea Meyer: a.meyer@grimme-kollegen.de

Angela Schütte: a.schütte@grimme-kollegen.de

Niels Tobien: n.tobien@grimme-kollegen.de

Malte Neuhaus: m.neuhaus@grimme-kollegen.de

Grimme & Kollegen, Neumühlen 15, 22763 Hamburg Tel.: +49 40 32 57 87 70 Fax: +49 40 32 57 87 99