



### NEWSLETTER #5/2006

#### **Die weitere Entwicklung der Rechtsprechung des BGH zum Mitverschulden des Versenders wegen unterlassener Wertdeklaration**

In unserem Newsletter 4/2006 haben wir die Entwicklung der Rechtsprechung des BGH zum Mitverschulden des Versenders wegen unterlassener Wertdeklaration bereits ausführlich dargestellt.

Der BGH hat seine entsprechende Rechtsprechung zwischenzeitlich festgeschrieben und fortentwickelt.

Zwei Entscheidungen des BGH könnten für die Praxis dabei von besonderem Interesse sein.

Mit seiner Entscheidung vom 14.06.2006, Az. I ZR 75/03 (= NJW 2006, S. 2976), hat der BGH (erstmalig) festgeschrieben, daß es bei der Beauftragung eines Paketdienstleisters per Internet für die wirksame Einbeziehung der Beförderungsbedingungen (AGB) eines Paketdienstleisters ausreicht, wenn in der Bestellseite ein sog. *Link* auf die AGB des Paketdienstleisters enthalten ist.

Der BGH begründet seine Auffassung damit, daß der Versender, welcher einen Beförderungsauftrag per Internet

erteilt, regelmäßig auch mit dem Medium Internet vertraut sei.

Zudem entspräche die Verwendung sog. *Links* in dem Medium Internet den dort „üblichen Gepflogenheiten“.

Der Verwender von in das Internet eingestellten AGB könne daher davon ausgehen, daß es dem Versender grundsätzlich möglich sei, mit solchen *Links* ohne weitere umzugehen.

Dann aber der Versender die Möglichkeit habe, sich von dem Inhalt der AGB des Paketdienstleisters Kenntnis zu verschaffen, wie es für die wirksame Einbeziehung von AGB genüge (§ 305 II BGB).

Eine besondere Bedeutung für die Praxis könnte die vorgenannte Entscheidung des BGH jedoch insbesondere in Zusammenschau mit der – bisher unveröffentlichten - Entscheidung des BGH vom 13.07.2006, Az. I ZR 245/03, die in einer unserer „Postsachen“ ergangen ist (vgl. in diesem Zusammenhang auch: Grimme: Der BGH zur Haftung der Deutschen Post AG für Sendungsverluste, TransportR. 2006, S. 339), erlangen.

In den AGB der Deutschen Post AG und der meisten übrigen Paketdienstleister sind nämlich regelmäßig Klauseln enthalten, nach welchen be-

stimmte Güter von der Beförderung ausgeschlossen sein sollen (sog. „Verbotsgut“).

Zwar hat der BGH in seiner vorgenannten Entscheidung eine Haftung der Deutschen Post AG für sog. Verbotsgut bejaht.

Dies jedoch nur wegen des widerprüchlichen Wortlauts der AGB der Deutschen Post AG und wegen des fehlenden Nachweises der Kenntnis des Versenders von den AGB der Deutschen Post AG.

Gleichzeitig hat der BGH aber ein Mitverschulden des Versenders wegen unterlassener Wertdeklaration angenommen.

In einem sog. *obiter dictum* hat der BGH in diesem Zusammenhang aber insbesondere weiter festgeschrieben, daß gegenüber einem Versender, welcher in Kenntnis der AGB eines Paketdienstleisters Güter versendet, welche nach den AGB des Paketdienstleisters von der Beförderung ausgeschlossen sein sollen, wegen eines entsprechenden Mitverschuldensanteils, ein vollständiger Haftungsausschluß zu Gunsten des Paketdienstleisters gerechtfertigt sein kann.

In Zusammenschau mit der erstzitierten Entscheidung des BGH sich dann aber ergeben könnte daß jedenfalls bei der Erteilung von Versandaufträgen per Internet – wie sie regelmäßig auch von Großversendern praktiziert wird – zukünftig zwar noch nicht unbedingt von einer positiven Kenntnis des Versenders der AGB des Paketdienstleisters auszugehen ist, jedenfalls aber der Versender fragliche AGB aber hätte kennen müssen!

Gleiches dürfte i.ü. aber auch bei dem Bestehen einer ständigen Geschäfts-

beziehung zwischen Versender und Paketdienstleister gelten.

D.h. im Ergebnis ein Versender, der sog. Verbotsgut per Internet versendet, ebenso regelmäßig mit seinen Regressansprüchen gegenüber dem Paketdienstleister weit überwiegend ausgeschlossen sein könnte.

In der Praxis dürfte ein Frachtführer/Paketdienstleister bei Auftragserteilung per Internet seine Haftung nach vorgenannten Entscheidungen – und bei entsprechender Gestaltung seiner AGB und seines Internet-Auftrittes – daher regelmäßig relativ leicht ausschließen, bzw. reduzieren können.

Umgekehrt aber Versender und deren Transportversicherer - bei dem Versand von Verbotsgut per Internet oder in ständiger Geschäftsbeziehung - zukünftig mit ihren Regressen gegenüber dem Frachtführer/ Paketdienstleister weit überwiegend ausgeschlossen sein könnten.

Insoweit es zukünftig bei der Zeichnung und Prolongation von Transportversicherungen angeraten sein dürfte, eingehend zu überprüfen, welche Güter der Versicherungsnehmer auf welchem Wege und mit welchem Paketdienstleister/Frachtführer versendet.

Ergibt sich hierbei die Feststellung, daß der Versicherungsnehmer Güter versendet, bei welchen es sich nach den AGB des Paketdienstleisters/ Frachtführers um sog. Verbotsgut handelt, sollte mit dem Versicherungsnehmer ggf. der Wechsel zu einem anderen Paketdienstleister/ Frachtführer vereinbart werden.

Alternativ mit dem Versicherungsnehmer vereinbart werden sollte, daß der Versicherungsnehmer den von ihm beauftragten Paketdienstleister/ Frachtführer grundsätzlich, oder von

Sendung zu Sendung, ausdrücklich darauf hinweist (ggf. durch einen Vermerk auf der Sendung selbst), daß es sich um besonders wertvolles Gut bzw. Verbotsgut handelt.

Bei der Abfassung eines entsprechenden Hinweises sind wir Ihnen gerne behilflich.

Hat nämlich der Paketdienstleister/ Frachtführer seinerseits positive Kenntnis von der entsprechenden Eigenschaft des Gutes und befördert die Sendung gleichwohl, dürfte eine Berufung des Paketdienstleister/ Frachtführers auf etwaige Verbotsgutklauseln in seinen AGB ausgeschlossen sein.

Allerdings ist über diese Frage höchst-richterlich noch nicht entschieden, so daß vorangestellte Anregungen selbstverständlich „ohne Gewähr“ erfolgen müssen.

Die zitierten BGH-Entscheidungen sind nachzulesen unter:  
[www.bundesgerichtshof.de](http://www.bundesgerichtshof.de)

*Benjamin Grimme*

### **Zum Abtretungsverbot in Versicherungsverträgen**

Die Allgemeinen Versicherungsbedingungen für die Versicherung der Frachtführerhaftung (AVB Frachtführer 1998) statuieren in Nr. 8.5 unter „Obliegenheiten im Schadenfall“ ein Abtretungsverbot der Versicherungsansprüche. Dem Versicherungsnehmer (im folgenden VN) obliegt es danach, keinen Anspruch ohne Einverständnis des Versicherers anzuerkennen, zu befriedigen oder abzutreten.

Ein Abtretungsverbot wird in den Regel in den besonderen Bedingungen der

einzelnen Verkehrshaftungspolice noch einmal wiederholt.

Die Abtretung des Deckungsanspruchs gegen den Verkehrshaftungsversicherer ist oftmals die einzige Möglichkeit des Geschädigten, seine Ansprüche gegen den Schadensverursacher zu sichern. Bei Zahlungsunfähigkeit des VN ginge er nämlich - mangels eines Direktanspruchs gegen den Verkehrshaftungsversicherer – trotz bestehender Verkehrshaftpflichtversicherung ansonsten leer aus.

Es stellt sich mithin die Frage, inwieweit sich der Verkehrshaftungsversicherer Dritten gegenüber auf das Abtretungsverbot berufen kann.

Hierzu sind uns in letzter Zeit zwei Urteile zugegangen:

Zunächst die Entscheidung des Oberlandesgerichts Koblenz vom 14.06.2006 – Az. 10 U 1266/05. Dieser lag der Fall zugrunde, dass die im Vorprozess wegen eines Sendungsverlustes mit der hiesigen Klägerin als Gesamtschuldnerin mitverurteilte VN der Beklagten ihren Deckungsanspruch gegen diese erfüllungshalber an die Klägerin als Ausgleich im Innenverhältnis abgetreten hat. Die Beklagte hat sich auf das Abtretungsverbot in der Police berufen und eine Einstandspflicht abgelehnt. Das OLG Koblenz hat das klageabweisende Urteil des LG Mainz aufgehoben und der Klage stattgegeben. Es führt in seinen Entscheidungsgründen aus, dass die Bestimmungen der Nr. 8.5 der AVB Frachtführer 1998, auf die sich die Beklagte beruft, keine Regelung eines Abtretungsverbotes, sondern vielmehr die Auferlegung einer Obliegenheit für den Versicherungsnehmer darstellt. Es entfalte daher ausschließlich Wirkung im Verhältnis zwischen dem Versicherer und dem Versicherungsnehmer im Sinne einer Obliegenheitsregel. Der

Umstand, dass die VN den Deckungsanspruch ohne Zustimmung der Beklagten an die Klägerin abgetreten habe, stehe einer Wirksamkeit der Abtretung im Außenverhältnis nicht entgegen.

Ein rechtlich schützenswertes Interesse der Beklagten an einer Verweigerung der Zustimmung sei zudem nicht ersichtlich. Der Schutzzweck der Obliegenheit bestehe darin, die Beklagte als Versicherung vor einer nicht überschaubaren Inanspruchnahme durch fremde Gläubiger zu schützen. Die Inanspruchnahme durch die Versicherung des Vertragspartners ihrer eigenen Versicherungsnehmerin jedoch ist ein Umstand, mit dem die Beklagte als Versicherung gerade typischerweise rechnen muss. Es verstieße daher nach Auffassung des Senats gegen die Grundsätze von Treu und Glauben (§ 242 BGB), würde man der Beklagten gestatten, sich unter Berufung auf das innervertragliche Zustimmungserfordernis auf eine Unwirksamkeit der Abtretung berufen.

Auf die Frage der Auslegung und der Anwendbarkeit des § 158 c VVG kam es dem OLG Koblenz in diesem Fall nicht an.

In diesem Sinne entschied auch das LG Aachen in seiner (nicht rechtskräftigen) Entscheidung vom 06.10.2006 – Az. 42 O 125/05 - in einem ähnlich gelagerten Fall. Hier war die hiesige Klägerin im Vorprozess wegen eines Sendungsverlustes im Rahmen eines HGB Transports vollumfänglich verurteilt worden.

Sie hatte im Vorprozess der VN der hiesigen Beklagten, in deren Gewahrsam die Sendung in Verlust geriet, und dieser selbst den Streit verkündet. Schon vor Klageerhebung im Vorprozess hatte die VN der hiesigen Kläge-

rin ihren Deckungsanspruch gegen die Beklagte abgetreten.

Nachdem trotz umfangreicher außergerichtlicher Korrespondenz eine Einigung scheiterte, erhob die Klägerin Klage. Erst mit der Klagerwiderung macht die Beklagte geltend, eine Eintrittspflicht ihrerseits bestünde nicht, da die Versicherungsnehmerin vorsätzlich gegen ihre Obliegenheit aus dem Versicherungsvertrag verstoßen habe, wonach ihr eine Abtretung untersagt war.

Das Landgericht gab der Klage statt und führt in seinen Entscheidungsgründen aus, dass die Beklagte mit ihren Einwänden nicht gehört werden könne. Eine etwaige Leistungsfreiheit im Innenverhältnis zu ihrer Versicherungsnehmerin könne sie der Klägerin nicht entgegenhalten. Insoweit seien die Grundsätze heranzuziehen, nach denen es dem Versicherer untersagt ist, sich dem Zessionar gegenüber auf ein Abtretungsverbot zu berufen. Denn ist es dem Versicherer sogar verwehrt, die Unwirksamkeit der Abtretung geltend zu machen, so gelte dies erst recht, wenn zwar die Abtretung zugelassen und damit wirksam ist, der Versicherungsnehmer jedoch im Innenverhältnis gegen die versicherungsvertragliche Obliegenheit, die Abtretung zu unterlassen, verstoßen habe.

Die Beklagte habe sich vorprozessual auch in einer Weise verhalten, dass darin eine Genehmigung einer Abtretung zu sehen wäre. Nach der Rechtsprechung des BGH (VersR 1953, 494 m.w.N.) sei von einer Genehmigung dann auszugehen, wenn der Versicherer sich auf die Schadenmeldung des Zessionars einlässt, ohne auf das vereinbarte Abtretungsverbot hinzuweisen. Diese Voraussetzungen sah das LG Aachen auch in diesem Fall erfüllt.

Der Fall vor dem LG Aachen hatte noch die Besonderheit, dass es gegen die VN der Beklagten keinen Haftungsprozess gab, ihr im Vorprozess lediglich der Streit verkündete wurde. Ein Regressprozess gegen sie schied aus, da sie nicht mehr existent war. Diesen Verstoß gegen das Trennungsprinzip wandte die Beklagte natürlich ein. Das LG Aachen führt dazu aus, dass von diesem Grundsatz entsprechend der Rechtsprechung des BGH (VersR 1975, 655) dann eine Ausnahme zuzulassen sei, wenn der VN seinen Deckungsanspruch abtreten und der Versicherer diese Abtretung genehmigt habe. Dies sei vorliegend der Fall gewesen.

Zusammenfassend kann demnach gesagt werden, dass es dem Verkehrshaftungsversicherer zumindest in den Fällen verwehrt ist, sich auf das Abtretungsverbot in der Police zu berufen, in denen es sich bei dem Abtretungsverbot um eine Obliegenheit handelt und der Zessionar der Geschädigte ist. In diesem Fall steht dem Versicherer nämlich kein schützenswertes Interesse an einer Verweigerung der Zustimmung zur Seite.

*Andrea Meyer*

**Keine Anwendungen der Vorschriften des MÜ, wenn in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Frachtführers ausdrücklich auf das WA 1955 und auf die CMR Bezug genommen wird.**

Das Landgericht Karlsruhe hat in seinem Urteil vom 11. Juli 2006 – 6 O 503/05 – entschieden, dass eine Anwendung der Vorschriften des MÜ dann nicht in Betracht kommt, wenn sich aus den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Vertragspartners

ausdrücklich hinsichtlich der Haftungshöchstbeträge ein Hinweis auf das WA 1955 und auf die CMR ergeben, das MÜ jedoch nicht erwähnt ist. Die Entscheidung ist rechtskräftig.

Dem Verfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin beauftragte am 28.09.2004 die Beklagte mit dem Transport von Schmuck von Deutschland nach Holland. Bei Übernahme des Sendungsgutes händigte die Beklagte der Versicherungsnehmerin einen Frachtbrief aus sowie „Praktische Informationen“ der Beklagten. In diesem hieß es unter anderem: „die Haftung des Frachtführers beschränkt sich auf den jeweils höheren der folgenden Beträge: a) dem im Warschauer Abkommen oder in CMR festgelegten Betrag, oder b) auf EUR 22,00 pro Kilo“. Ferner nahmen die „Praktischen Informationen“ Bezug auf die Allgemeinen Geschäftsbedingungen der Beklagten.

Die Sendung geriet im Gewahrsam der Beklagten in Verlust.

Die Beklagte übersandte der Versicherungsnehmerin der Klägerin, der ein Gesamtschaden in Höhe von EUR 5.548,15 entstanden war, einen Scheck in Höhe von EUR 81,37 und wies darauf hin, dass mit der Einlösung des Schecks alle Ansprüche aus dem Verlust des Transportgutes abgegolten seien; auf eine separate Bestätigung verzichtete die Beklagte. Der Scheck wurde seitens der Versicherungsnehmerin der Klägerin eingelöst.

Im folgenden machte die Klägerin gegenüber der Beklagten den Differenzbetrag des entstandenen Schadens in Höhe von EUR 5.466,78 geltend.

Die Beklagte behauptete, dass die Sendung in ihrem Umschlaglager am

Pariser Flughafen verloren gegangen sei. Hier sei die Sendung zuletzt in der Umschlagstation gescannt worden. Anschließend sei die im Luftfrachtcontainer per Flugzeug auf dem Flug nach Holland befindliche Sendung außer Kontrolle geraten. Die Beklagte vertrat weiter die Auffassung, dass auf den streitgegenständlichen Transport die Vorschriften des MÜ zur Anwendung gelangen würden.

Dieser Ansicht schloss sich das Landgericht Karlsruhe nicht an und gab der Klage in voller Höhe statt. Begründet wurde die Entscheidung wie folgt:

Der von der Klägerin geltend gemachte Anspruch ergibt sich aus den Artikeln 18 und 25 WA bzw. aus den Artikeln 17, 29 CMR in Verbindung mit § 435 HGB, §§ 67 VVG, 398 BGB.

Entgegen der Ansicht der Beklagten käme eine Anwendung der Vorschriften des MÜ nicht in Betracht. Die Nichtanwendung ergäbe sich für den streitgegenständlichen Fall aus den von der Klägerin vorgelegten „Praktischen Informationen“ der Beklagten, die hinsichtlich der Haftungshöchstbeträge ausdrücklich auf das WA und auf das CMR Bezug nehmen, dass MÜ jedoch nicht erwähnen. Hierin sah das Landgericht Karlsruhe eine zulässige Vereinbarung über Haftungshöchstbeträge im Sinne des Artikel 25 MÜ. Im Gegensatz zum MÜ enthalten das WA und das CMR jeweils Regelungen, wonach die Haftungshöchstbeträge bei groben Verschulden nicht gelten. Da die Vorschriften über die Durchbrechung der Höchstbeträge mit den Höchstbetragvorschriften selbst im engen Zusammenhang stehen, kam das Landgericht Karlsruhe bei einer Auslegung der „Praktischen Informationen“ zu dem Ergebnis, dass mit den genannten Haftungshöchstbeträgen nach WA bzw. CMR auch auf die Vorschriften über deren Wegfall bzw. Durchbre-

chung Bezug genommen werden sollte. Hierbei wertete das Landgericht die „Praktischen Informationen“ der Beklagten als Allgemeine Geschäftsbedingungen und Zweifel bei deren Auslegung gingen nach § 305 c Abs. 2 BGB zu Lasten der Beklagten. Da somit davon auszugehen sei, dass auch die Vorschriften des WA und des CMR über die Durchbrechung der Haftungsbeschränkungen in Bezug genommen werden sollten, schied eine Anwendung des MÜ, welches solche Regelungen gerade nicht enthält, für den streitgegenständlichen Transport aus.

Da das Transportgut unstreitig während der Obhutzeit der Beklagten in Verlust geraten war, lagen die Voraussetzungen für eine Haftung nach Art. 17 CMR bzw. Art. 18 WA vor. Da der Verlust des Transportguts durch ein Verhalten der Beklagten eingetreten war, welches leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen wurde, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, konnte sich die Beklagte nach Ansicht des Gerichtes auf die Haftungshöchstbeträge gemäß Art. 23 CMR bzw. Art. 22 WA nicht berufen.

Den Sendungsinhalt und den Wert der streitgegenständlichen Sendung erachtete das Gericht nach Vernehmung einer Zeugin als erwiesen. Der Schadensersatzanspruch sei nicht durch die Einlösung des Verrechnungsschecks in Höhe von EUR 81,37 erloschen. Denn mit der Einlösung des Schecks sei nicht die Zustimmung zum Abschluss eines Erlassvertrages bezüglich des restlichen Schadensersatzanspruches zu sehen. Das Landgericht Karlsruhe folgte insoweit der Rechtsprechung des BGH zu den so genannten „Erlassfällen“.

*Angela Schütte*

**Zur Haftung des Frachtführers bei Ladungsdiebstahl, insbesondere zur Anwendbarkeit der Grundsätze zum Mitverschulden des Auftraggebers bei dem Transport hochwertiger Sendungen von regulärer Frachtführern:**

Zu den immer wiederkehrenden Stichwörtern des Diebstahls vom unbeaufsichtigten LKW-Anhänger und eines Mitverschuldens bei besonders wertvollen Gütern lässt sich eine aktuell ergangene Gerichtsentscheidung wie folgt (nicht amtlich) zusammenfassen:

*„Keine Haftung des Frachtführers wenn im Rahmen eines vom Auftraggeber vorgegebenen Tourenplanes der Anhänger für ca. 30 Minuten auf unbeaufsichtigtem Gelände abgestellt wurde und sich während dessen ein Diebstahl an dem Frachtgut ereignet“.*

Das Landgericht Mainz (AZ 1 O 34/05) hatte kürzlich folgenden Fall zu entscheiden:

Die Klägerin, ein großer Paketdienstleister, hatte einen Frachtführer (den jetzigen Beklagten) mit dem Transport verschiedener Pakete Elektronikartikel im Wert von insgesamt EUR 63.330,21 beauftragt. Der Frachtführer führte den Transport nach einem von der Klägerin erstellten Tourenplan durch. Nach diesem Plan war vorgesehen, dass der Anhänger an zwei Orten in Deutschland Ware zuladen sollte. Die Anweisung lautete:

*„ Anhänger abstellen, zuladen über Stapler in MW“.*

Weder dem beklagten Frachtführer, noch dem für die Durchführung des Transportes von diesem beauftragten Subunternehmer war bekannt, welche Ware transportiert wurde.

Angeblich sind dann während einer der Ladephasen alle Pakete gestohlen worden. Nach den Ausführungen der Klägerin soll sich dies insbesondere deswegen ereignet haben, da der Fahrer (im übrigen einschlägig vorbestraft) den Anhänger über 30 Minuten während der Zulade Phase unbeaufsichtigt hat stehen lassen.

Die Klägerin begehrt nun Schadenersatz in voller Höhe für die Abhanden gekommenen 173 Pakete elektronischer Artikel. Der LKW Fahrer habe durch das lange unbeaufsichtigt lassen des LKW massiv gegen die Verpflichtungen aus dem Frachtvertrag verstoßen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

Ein Verschulden läge weder auf Seiten des Beklagten noch dessen Unterfrachtführer vor und ein Haftungsgrund ergäbe sich weder aus dem Transportvertrag noch nach § 425 HGB.

Nach dem Transportvertrag war für die gesamte Tour eine Vergütung von EUR 154,- netto vereinbart. Auf die Stundenanzahl des Transportes gerechnet, nebst allen Betriebskosten, würde sich daraus eine Vergütung von EUR 40,- pro Stunde ergeben. Es musste daher offensichtlich sein, dass nur eine Person, nämlich der Fahrer, für die Entladung gestellt werden würde. Durch die Vorgabe eines Tourenplanes habe die Klägerin hierfür auch das Risiko übernommen. Da weder die Beklagte noch deren beauftragte Unterfrachtführer über den Wert der Sendung informiert wurden, müsse die Klägerin sich an den von ihr eingegangenen Risiken auch festhalten lassen.

Die Klägerin könne weiter nicht darauf vertrauen, dass die kalkulierten 10 Minuten für die Zuladungsphase auch tatsächlich eingehalten würden. Es

könne insoweit stets zu Verzögerungen kommen. Zudem hätte der gesamte Hänger auch in 10 Minuten gestohlen werden können.

Selbst wenn der Fahrer durch die verzögerte Rückkehr schuldhaft gehandelt hätte, läge hierin nur ein vernachlässigbares Verschulden. Denn angesichts der Handlungsweise der Klägerin, würde deren Verschulden bei weitem überwiegen und den Anspruch auf 0 reduzieren. Die Klägerin habe wertvolle Elektronik Artikel bewusst im Rahmen eines normalen Transportvertrages befördern lassen. Zudem habe man die Anweisung erteilt, zweimal Ware zuzuladen. Letztlich sei es auch ersichtlich gewesen, dass nur ein Fahrer die Tour durchführen würde.

#### Fazit:

Bemerkenswert ist an dieser Entscheidung zunächst, dass das Landgericht schon eine Haftung dem Grunde nach verneint. Obwohl unstreitig Ware während der Gewahrsamsphase des Frachtführers abhanden gekommen ist, soll ein Haftungsgrund nach §§ 425 bzw. 435 HGB, nicht bestehen. Insofern erörtert das Landgericht Verschuldensfragen, obwohl es zunächst eigentlich um eine Obhutshaftung geht.

Weiter berücksichtigt diese Entscheidung die Tendenz der Obergerichte und auch des BGH, ein Mitverschulden des Versenders bzw. Auftraggebers unter Umständen dann anzunehmen, wenn wertvolle Güter verschickt werden und das Transportunternehmen darüber nicht aufgeklärt wurde.

Allerdings ist in einem Punkt die vorliegende Konstellation anders: Die bisher entschiedenen Fälle betrafen die Haftung von Paket Dienstleistungs Unternehmen selbst, die regelmäßig vortragen, ihnen wurden Pakete mit Wertsendungen unzulässigerweise ü-

bergeben. Ein Mitverschulden hängt hierbei stark vom Einzelfall ab und wird nicht zwangsläufig angenommen. Es beträgt nur sehr selten mehr als 50%. Meistens liegt es deutlich unter dieser Grenze.

Vorliegend werden nun diese Grundsätze auch auf einen „normalen“ Frachtführer bzw. Spediteur übertragen.

Inwieweit diese Neuigkeit von der Rechtsprechung ausgeweitet und bestätigt wird, ist noch nicht abschließend absehbar. Als Verteidigungsstrategie wird dies jedenfalls mit zunehmender Tendenz von den Unternehmen geltend gemacht. Jedenfalls war sie im vorliegenden Fall erfolgreich.

Ob die Tendenz des Urteils weiter von anderen Gerichten aufgegriffen, bzw. ob es rechtskräftig wird, bleibt zunächst abzuwarten. Festzuhalten ist aber, dass dieser extrem Hohe Mitverschuldensanteil insbesondere durch den Tourenplan mit beeinflusst wurde und nicht nur auf den relativ hohen Wert der Güter abstellt.

*Malte Neuhaus*

### **Die Überprüfungspflichten des Auftraggebers nach § 7 c GüKG**

Das Güterkraftverkehrsgesetz hält sowohl für viele Verlader als auch für viele Frachtführer und Spediteure innerhalb einer Frachtführerkette eine bußgeldbewehrte Überraschung bereit.

Der durch das GüKBillG unter dem 09. September 2004 in das GüKG eingeführte § 7 c begründet Verantwortlichkeiten des Auftraggebers von Spediteuren und Frachtführern.

Der § 7 c GüKG lautet:



*„ Wer zu einem Zwecke, der seiner gewerblichen oder selbständigen beruflichen Tätigkeit zuzurechnen ist, einen Frachtvertrag oder Speditionsvertrag mit einem Unternehmen abgeschlossen hat, darf Leistungen aus diesem Vertrag nicht durchführen lassen, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer*

- 1. nicht Inhaber einer Erlaubnis nach § 3 oder einer Berechtigung nach § 6 ist.*
- 2. bei der Beförderung Fahrpersonal einsetzt, das die Voraussetzungen des § 7 b I 1 nicht erfüllt, oder für das er nicht übereine Fahrerbescheinigung nach Art. 3 I der VO (EWG) nr. 881/92 verfügt.“*

Der § 7 I Nr. 3 erweitert die Absender-/Versenderhaftung auf die gesamte Frachtführerkette, indem der Absender einen Frachtvertrag auch nicht ausführen lassen darf, wenn er weiß oder fahrlässig nicht weiß, dass der Unternehmer einen Frachtführer oder Spediteur einsetzt oder zulässt, dass ein solcher tätig wird, der die Beförderung ohne Berechtigung oder Erlaubnis durchführt. Dies führt im Ergebnis dazu, dass den vertraglichen Absender eine Überprüfungspflicht hinsichtlich des Vorliegens der Erlaubnis sämtlicher Unternehmer einer Frachtführerkette bis hin zum ausführenden Frachtführer trifft, selbst wenn der Absender von der Weitergabe des Frachtvertrages an einen Subunternehmer keine Kenntnis hat.

Eine Verletzung der Verpflichtung ist als Ordnungswidrigkeit bußgeldbewehrt mit einem Höchstbußgeld in Höhe von 250.000 €. Derzeit belaufen sich die Bußgelder bei der Erstbeauftragung und der ersten Fahrt und fahrlässigem Nichtwissen des Auftraggebers auf 1.500 € und 750 € für alle folgenden Fahrten. Selbst wenn dem Auftraggeber der Vorwurf der Fahrlässigkeit nicht gemacht werden kann, kann im Wege eines sog. Verfallbescheides

der Auftraggeber zur Herausgabe eines Geldbetrages in Höhe der Fracht verpflichtet werden.

Die Vorschrift kann nur als missglückt bezeichnet werden, da sie dem Auftraggeber zu Unrecht staatliche Kontrollfunktionen überbürdet, die dieser mangels Kenntnis der einzelnen beteiligten Unternehmer und mangels Kontrollbefugnis gar nicht zu leisten in der Lage ist.

Während das Bundesaufsichtsamt für Güterkraftverkehr anfänglich gelegentliche Stichproben zur Sicherstellung der Einhaltung der Erlaubnispflicht genügen ließ, verdichteten sich die Anforderungen, die das BAG an den Auftraggeber stellt, zu einem realitätsfernen Anforderungsprofil. Verlangt werden nunmehr faktisch eine Regelkontrolle bei jeder Erstbeauftragung und dichte Stichprobenkontrolle bei Folgeaufträgen. Der Auftraggeber hat sich von dem Vorhandensein einer Erlaubnis vor Abschluss des Frachtvertrages mit dem Unternehmer, etwa durch Vorlage der entsprechenden Urkunde zu überzeugen ( Beschluss des AG Köln vom 12.07.2006 – Az.: 404 Js 616/06 Owi STA, Beschluss des OLG Köln v. 21.06.2005 – Az.: 8 Ss-Owi 137/05)

Auch die Tatsache, dass eine Güterkraftverkehrserlaubnis nach Verlängerung der auf fünf Jahre befristeten Ersterteilung unbefristet gilt, enthebt den Auftraggeber nicht von Kontrollen, da die Erlaubnis wegen Wegfalls der Voraussetzungen des § 3 GüKG seit der letzten Kontrolle hätte widerrufen werden können. Eine Kontrollpflicht soll selbst dann bestehen, wenn der Auftraggeber den die Beförderung ausführenden Frachtführer nicht sieht und nicht einmal genau weiß, wann dieser die Beförderung durchführt.

Erschwerend kommt hinzu, dass der Gesetzgeber dem Auftraggeber keine

zu den umfassenden Kontrollpflichten korrespondierenden Kontrollbefugnisse verliehen hat.

Die Ausführungen zeigen, dass die Kontrollpflicht von Seiten des BAG überspannt wird und den Betriebs- und Organisationsabläufen in keiner Weise mehr Rechnung trägt. Da diese Anforderungen jedoch von der Rechtsprechung bestätigt wurden, sind diese zu beachten.

Neben der angesprochenen Regelkontrolle bei Erstbeauftragung und Stichproben bei Folgebeauftragungen, welche zum Zwecke des Nachweises protokolliert werden sollten, sollten die beauftragten Unternehmer entsprechende Verpflichtungserklärungen zeichnen, in denen er bestätigt im Besitz der Erlaubnis zu sein und sich verpflichtet, nur Unternehmer einzusetzen, die im Besitz der entsprechenden Erlaubnisse sind. Muster für solche Verpflichtungserklärungen können aus dem Internet herunter geladen werden, z.B. unter [www.weingarten.ihk.de](http://www.weingarten.ihk.de) Stichwortsuche „Verpflichtungserklärung“.

*Stefan Göke*

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme: [b.grimme@grimme-kollegen.de](mailto:b.grimme@grimme-kollegen.de)

Andrea Meyer: [a.meyer@grimme-kollegen.de](mailto:a.meyer@grimme-kollegen.de)

Angela Schütte: [a.schuette@grimme-kollegen.de](mailto:a.schuette@grimme-kollegen.de)

Malte Neuhaus: [m.neuhaus@grimme-kollegen.de](mailto:m.neuhaus@grimme-kollegen.de)

Stephan Göke: [s.goeke@grimme-kollegen.de](mailto:s.goeke@grimme-kollegen.de)