

Preisniveau maßgeblich, sondern der bei einem Export nach Rumänien erzielbare Preis.

c) Den sich hiernach zugunsten der Kl. in Höhe von 7 987,43 € ergebenden Schadensersatzanspruch hat die Kl. mit ihren Transportlohnansprüchen verrechnet, so daß ihr der verbleibende, mit der Klage geltend gemachte Betrag von 3 232,36 € zu Recht vom Landgericht zugesprochen und die Widerklage zu Recht abgewiesen wurde.

[Nebenentscheidungen]

Einsender: RA Markus Jaegers, Duisburg

Art. 17, 23, 29 CMR; § 67 VVG

Durch eine sog. Führungsklausel ist der führende Versicherer regelmäßig ermächtigt, die Ansprüche seiner Mitversicherer im eigenen Namen und auf eigene Rechnung geltend zu machen.

Die Grundsätze zur sekundären Darlegungslast des Frachtführers finden auch auf die Beschädigung von Gütern während des Transports Anwendung.

Trägt daher ein Frachtführer zu den Umständen und Ursachen einer während der Beförderung eingetretenen Beschädigung nicht umfassend vor, ist ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers zu vermuten, und zwar auch dann, wenn sich der Frachtführer zur Ausübung der Beförderung eines Subunternehmers bedient.

[Leitsätze des Einsenders]

OLG Hamm, Urteil vom 25. 7. 2002 – 18 U 182/01 – rechtskräftig

(Vorinstanz: KG Bielefeld, Urteil vom 6. 6. 2001 – 16 O 2/01)

Entscheidungsgründe:

Die Berufung der Bekl. gegen das sie zur Zahlung von 34 687,14 DM, das sind 17 735,25 €, nebst 5 % Zinsen seit dem 6. 8. 2000 verurteilende Urteil ist unbegründet. Sie war daher zurückzuweisen.

1. Die Kl. ist aktivlegitimiert.

a) Die Kl. ist als führender Versicherer prozessführungsbefugt. Der zu den Akten gereichten Anlagen i. V. m. der Aussage des Zeugen W. S. vor dem Landgericht ist zu entnehmen, daß die Kl. als Rechtsnachfolgerin der Nordstern Versicherungs AG Transportversicherer der B. Glas GmbH ist und nach Aussage des Zeugen S. auch zur maßgeblichen Zeit des Schadenseintritts Ende 1999 war.

Allerdings ist die Kl. nach der ebenfalls bei den Akten befindlichen Beteiligungsliste zur Transportversicherung der laufenden Policennummer 84031 zwar führender Versicherer mit einer Beteiligungsquote von 40 % neben anderen Versicherungsgesellschaften. Bei einer solchen Konstellation geht im Falle der Zahlung auf den Schaden grundsätzlich nur ein der Beteiligungsquote entsprechender Teil gemäß § 67 WG auf jeden Versicherer über. Auch wenn die Mitversicherer – wie hier – eine Führungsklausel vereinbart haben, kann der Versicherer die auf die übrigen Versicherer übergegangenen Ansprüche nur bei einer entsprechenden Ermächtigung geltend machen, was zudem ein eigenes schutzwürdiges Interesse voraussetzt (vgl. *Prölss*, Versicherungsvertragsgesetz, 26. Aufl., § 67 Rn. 26). Das ist durch die Führungsklausel in Ziffer 18.4.1 der Versicherungsbedingungen geschehen, indem

es dort heißt: »Ebenso ist der führende Versicherer bevollmächtigt, mit Verbindlichkeit für die Mitversicherer Klage zu erheben« (vgl. BGH NJW-RR 2002, 20). Das erforderliche schutzwürdige eigene Interesse, an der Prozeßführung folgt hier daraus, daß die von den übrigen Mitversicherern mit der umfassenden Schadensabwicklung beauftragte Kl. im Umfange ihrer eigenen Beteiligungsquote wirtschaftlich vom Ausgang des Rechtsstreits profitiert (BGH a. a. O.).

b) Zum Anspruchsübergang gemäß § 67 WG ist den Unterlagen, die der Zeuge S. im Termin vor dem Landgericht anlässlich seiner Vernehmung zu den Akten gereicht hat, zu entnehmen, daß von dem Konto des Versicherungsmaklers M. GmbH am 24. 8. 2000 der Betrag von 34 687,14 DM auf das Konto der B. Glas GmbH überwiesen worden ist. Dieser Betrag ist nach der weiteren Bekundung des Zeugen S. mit Forderungen der Kl. gegen das Maklerunternehmen M. GmbH auf einem entsprechenden Konto verrechnet worden. Die Zahlung des Versicherungsmaklers an die Firma B. Glas GmbH ist bei dieser Sachlage als Zahlung des Versicherers zu verstehen. Denn wenn ein Dritter aufgrund einer entsprechenden Vereinbarung mit dem Versicherer in Vorlage tritt und den Schaden ausgleicht, gilt dies als eine Leistung des Versicherers, die zum Übergang des Schadensersatzanspruches auf den Versicherer führt (vgl. *Prölss*, a. a. O., § 67 Rn. 19).

2. Die Haftung der Bekl. folgt aus Art. 17 CMR i. V. m. § 459 bzw. 460 Abs. 2 HGB.

a) Unstreitig hat die B. Glas GmbH der Bekl. einen Speditionsauftrag erteilt. Bei diesem Auftrag dürfte es sich um einen Speditionsauftrag zu festen Kosten im Sinne von § 459 HGB gehandelt haben. Insoweit kommt es entscheidend darauf an, daß ein bestimmter Betrag, der die Kosten der Beförderung einschließt, zwischen den Vertragsparteien vereinbart ist. Aus der Art der Vergütungsabrede muß sich ergeben, daß der Spediteur die Beförderung im wesentlichen auf eigene Rechnung und nicht auf Rechnung des Versenders durchführen soll. Es genügt daher, daß die Vergütung pro beförderter Einheit oder pro Transportabschnitt vereinbart wird. So liegt mit der Vereinbarung bestimmter Sätze eine Fixkostenvereinbarung vor (vgl. dazu *Koller*, Transportrecht, 4. Aufl., § 459 HGB Rn. 20).

Vorliegend hat die Bekl. der B. Glas GmbH unter dem 16. 12. 1998 ein Frachtangebot unterbreitet und eine Preisliste beigefügt, die feste Beträge für die Fracht pro Sendung nach Irland vorsieht, wobei sich die Frachtpreise nach der Größe der Paletten richtet. Diese Preisvereinbarung galt nach der Bekundung des Zeugen K. vor dem Landgericht für alle der Bekl. erteilten Aufträge und dürfte daher auch dem hier maßgeblichen Speditionsauftrag zugrundegelegt worden sein. Ein Bestreiten der Bekl. der Auftragserteilung zu einem festen Kostensatz ist bei dieser Sachlage – insbesondere im Hinblick auf das Angebot der Bekl. unbegründet. Die Bekl. haftet deshalb gemäß § 459 HGB wie ein Frachtführer.

Dasselbe ergibt sich im übrigen auch aus dem eigenen Vortrag der Bekl.: In der Berufungsbegründung trägt sie nämlich vor, die fünf Paletten seien im »Sammelladungsverkehr« transportiert worden. Gemäß § 460 Abs. 2 HGB hat der Spediteur, der von dem Recht Gebrauch macht, die Versendung des Gutes auf diese Weise zu bewirken, ebenfalls die Rechte und Pflichten eines Frachtführers.

b) Da es sich vorliegend um einen grenzüberschreitenden Transport von Deutschland nach Irland gehandelt hat, richtet sich die Haftung der Bekl. nach den Bestimmungen der CMR.

Gemäß Art. 17 Ziffer 1 CMR haftet die Bekl. als Frachtführer unter anderem für die Beschädigung des Gutes, sofern die Beschädigung zwischen dem Zeitpunkt der Übernahme des Gutes und dem seiner Ablieferung eintritt. Unstreitig hat die Bekl. bzw. der von ihr eingesetzte Frachtführer, für den sie gemäß Art. 3 CMR einzustehen hat, die Ladung mit fünf Paletten unversehrt in Bündel übernommen, (vgl. Übernahmequittung vom 13. 10. 1999). Die Bekl. kann auch nicht bestreiten, daß zwei der fünf in Bündel übernommenen Paletten in beschädigtem Zustand in Irland angekommen sind und daß die Firma Sch. in Irland die Annahme dieser beiden Paletten deshalb verweigert hat (vgl. Schreiben der Bekl. an die Firma B. Glas GmbH zu Händen des Zeugen K. vom 13. 01. 2000 und die Notiz auf dem »Delivery Docket«).

aa) Auf einen Haftungsausschluß nach Art. 17 Abs. 4 b) CMR wegen eines Verpackungsmangels, den die Firma B. Glas GmbH zu vertreten hätte, kann sich die Bekl. nicht berufen, denn sie trägt die Darlegungs- und Beweislast dafür, daß die Verpackung mangelhaft war. Davon kann jedoch nach dem Gutachten des Havariekommissariats G. nicht die Rede sein. Danach war die Verpackung »als grundsätzlich handelsüblich zu verzeichnen und nicht zu beanstanden«. Was an der Verpackung fehlerhaft und nicht transportsicher gewesen sein soll, wird von der Bekl. nicht vorgetragen.

bb) Gemäß Art. 25 CMR hat der Frachtführer bei Beschädigung des Gutes den Betrag der Wertminderung zu zahlen, die unter Zugrundelegung des nach Art. 23 Abs. 1, 2 und 4 CMR festgestellten Wertes des Gutes berechnet wird. Unter Wertminderung ist die Differenz zwischen dem Wert im Sinne des Art. 23 Abs. 2 CMR im unbeschädigten und im beschädigten Zustand zu verstehen. Maßgeblich ist der Wert am Ort und zur Zeit der Übernahme (vgl. *Koller*, a. a. O., Art. 25 CMR Rn. 3).

Bei der Beurteilung der Wertminderung ist vorliegend zu berücksichtigen, daß es sich um Glasampullen gehandelt hat, die zur Abfüllung von Medikamenten bestimmt und unter besonderen Voraussetzungen im Betrieb der Firma B. Glas GmbH verpackt worden waren (auf die detaillierte Schilderung der Einzelheiten der Verpackung wird verwiesen). Unstreitig war die Folie zweier Paletten eingerissen und beschädigt. Aus dem Gutachten des Havariekommissariats G. geht hervor, daß auch die Einzelverpackungen teilweise deutlich verschmutzt und gestaucht waren und sich innerhalb der Einzelverpackungen teilweise zerbrochene Zylinderampullen und Glassplitter befanden. Diese von dem Havariekommissariat getroffenen Feststellungen greift die Bekl. nicht an. Sie rügt lediglich, daß keine Feststellungen dazu getroffen seien, wie viele Einzelverpackungen verschmutzt und gestaucht bzw. beschädigt worden sind und daß nicht dargelegt ist, wie viele Kartons sich überhaupt auf den zwei Paletten befunden haben und wie viele Kunststoffschachteln von der Verschmutzung und den zerbrochenen Ampullen betroffen waren. Das ist jedoch unerheblich. Denn bei der gegebenen Sachlage ist davon auszugehen, daß die auf den Paletten gestapelte Sendung insgesamt nicht mehr für medizinische Zwecke zu verwenden war, das heißt, es ist insoweit von einem Totschaden auszugehen. Eine Sortierung und Neuverpackung zu den erforderlichen »Reinraumbedingungen« kommt nicht in Frage, da dadurch Kosten verursacht werden, die an den Wert der einzelnen Palette heranreichen. Solche Sortierarbeiten können nämlich nicht maschinell, sondern allenfalls von Hand vorgenommen werden, und das Problem

des Bruches ist auch dabei nicht beherrschbar. Es mag durchaus sein, daß – wie es die Bekl. einwendet – einige der in den Einzelverpackungen befindlichen Glasampullen unbeschädigt waren. Angesichts der Tatsache allerdings, daß es sich vorliegend um unter Einhaltung bestimmter Sterilitätsvoraussetzungen verpackte Glasartikel für den medizinischen Gebrauch handelte, geht der Senat im Rahmen der nach § 287 ZPO gebotenen Schadensschätzung davon aus, daß die erforderliche Einzelüberprüfung jeder Glasampulle einen höheren Aufwand erfordert, als der unstreitige Handelspreis von 0,049 € pro Ampulle ausmacht. Nach den insoweit unstreitigen Feststellungen des Havariekommissars sind die Einzelpakete der in Frage stehenden Paletten komplett umgepackt worden. Vor dem Hintergrund des geplanten Verwendungszwecks im medizinischen Bereich liegt es auf der Hand, daß sämtliche Glasampullen einzeln auf ihre Unversehrtheit untersucht werden müssen. Der insoweit abzusehende Sach- und Personalaufwand übersteigt den Sachwert der Ampullen.

cc) Grundsätzlich haftet die Bekl. bei einem Totschaden gemäß Art. 25 CMR begrenzt entsprechend den in Art. 23 CMR festgelegten Höchstsätzen, das sind vorliegend nach dem Vortrag der Kl. 26 197,20 DM und nach dem Vortrag der Bekl. 23 809,60 DM. Auf diese Haftungsbegrenzung kann sich die Bekl. allerdings nach Art. 29 CMR nicht berufen, da davon auszugehen ist, daß sie den Schaden vorsätzlich oder doch zumindest durch ein dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden verursacht hat.

Grundsätzlich hat der Geschädigte die Beweislast für das vorsätzliche bzw. vorsatzgleiche Fehlverhalten des Frachtführers. Jedoch ist es zunächst Aufgabe des Frachtführers darzulegen, welche Sorgfalt er bzw. seine Unterfrachtführer bei dem Transport aufgewandt haben, d. h. er muß den Transportverlauf im einzelnen darlegen. Kommt er dieser Obliegenheit nicht nach, entsteht jedenfalls dann eine widerlegliche Vermutung für qualifiziertes leichtfertiges Verhalten, wenn sich der Frachtführer nicht um entsprechende Informationen bemüht (vgl. *Koller*, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 7).

Vorliegend hat die Bekl. unstreitig Unterfrachtführer eingesetzt. Sie hat außerdem das Gut im Sammelladungsverkehr transportieren lassen. Über den Transportverlauf und die dabei aufgewandte Sorgfalt hat sie jedoch nichts vorgetragen. Damit hat sie ihrer Darlegungslast nicht genügt. Das hat zur Folge, daß sie sich auf die Haftungsbegrenzung nicht berufen kann.

dd) Danach haftet die Bekl. für den vollen Schaden, der sich für die beiden Paletten auf 33 488,64 DM, das sind 17 122,47 € beläuft.

Außerdem hat die Bekl. im Rahmen des Art. 29 CMR für die Sachverständigenkosten aufzukommen. Es gilt insoweit der Schadensbegriff des nationalen Rechts, wonach diese gemäß § 430 HGB zu ersetzen sind (*Fremuth in Fremuth/Thume*, Transportrecht 2000, § 430 Rn. 4). Sie machen 1 198,50 DM aus, das sind 612,78 €. Insgesamt hat die Bekl. danach den ausgeurteilten Schaden von 34 687,14 DM, das sind 17 735,25 €, zu ersetzen. Diesen hat sie – wie geltend gemacht – seit dem 6. 8. 2000 gemäß Art. 27 CMR mit 5 % zu verzinsen, nachdem die Kl. ihn mit Schreiben vom 2. 8. 2000 reklamiert hat.

[Nebenentscheidungen]

Der Senat hat die Frage der Zulassung der Revision geprüft und eine Zulassung abgelehnt, da die Rechtssache keine grundsätzliche Bedeutung hat und eine grundsätzliche Ent-

scheidung des Revisionsgerichts auch nicht unter dem Gesichtspunkt der Rechtsfortbildung oder zur Wahrung einer einheitlichen Rechtsprechung angezeigt erscheint (§ 543 ZPO).

Einsender: RA Benjamin Grimme, Hamburg

Art. 29 CMR

Den Frachtführer trifft der Vorwurf qualifizierten Verschuldens mit der Folge der unbeschränkten Haftung nach Art. 29 CMR für den Verlust des Transportguts durch Diebstahl, wenn der Fahrer den nicht durch Alarmanlage gesicherten, nur mit einer Plane gedeckten LKW über Nacht in einer dunklen und menschenleeren Nebenstraße eines 20 bis 30 km vom Stadtzentrum Istanbuls entfernt gelegenen Industriegebiets unbewacht abstellt.

[Leitsatz des Einsenders]

OLG Köln, Urteil vom 10. 12. 2002 – 3 U 56/02

(Vorinstanz: LG Köln, Urteil vom 19. 2. 2002 – 87 O 179/00)

Gründe:

I. Die Kl., Transportversicherer der Firma A. Krawatten und Seidenweberei P. GmbH & Co KG in L., nimmt die Bekl. als Frachtführerin auf Schadensersatz i.H.v. 129 630,56 DM nebst Zinsen wegen des Verlustes von Krawattenoberstoffen durch einen in der Nacht vom 23. auf den 24. 10. 1997 in M. bei Istanbul begangenen Diebstahl in Anspruch. Wegen der Einzelheiten wird auf die tatsächlichen Feststellungen in dem angefochtenen Grundurteil Bezug genommen. Mit ihrer Berufung verfolgt die Bekl. ihren auf Klageabweisung gerichteten Antrag weiter. Wegen der Einzelheiten des Parteivorbringens wird auf den Inhalt der in beiden Instanzen gewechselten Schriftsätze Bezug genommen.

II. Die zulässige Berufung der Bekl. hat in der Sache keinen Erfolg.

Zu Recht hat das Landgericht die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. An der grundsätzlichen Haftung der Bekl. gemäß Artikel 17, 23 CMR bestehen keine Zweifel. Die Kl. hat ausreichend zum Wert des gestohlenen Gutes gemäß Artikel 23 Abs. 2 CMR vorgetragen. Darlegungs- und beweispflichtig für die Voraussetzungen der Haftungsbeschränkung gemäß Artikel 23 Abs. 3 CMR, also das Gewicht der gestohlenen Stoffe, ist die Bekl. (vgl. *Herber/Piper*, CMR, Artikel 23 Rdn. 22; *Koller*, Transportrecht, 4. Auflage, CMR Artikel 23 Rdn. 9). Hierzu hat die Bekl. aber nichts vorgetragen.

Der Senat bejaht übereinstimmend mit dem Landgericht auch ein qualifiziertes Verschulden der Bekl. im Sinne von Artikel 29 CMR. Für die Frage, welches Verschulden dem Vorsatz gleichsteht, kommt es auf die Rechtslage an, die bis zum 30. 6. 1998 – vor Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes – bestanden hat, da der Frachtvertrag im Oktober 1997 geschlossen worden ist (vgl. *Fremuth-Thume*, Transportrecht, Artikel 29 CMR Rdn. 4 und 19a). Nach der ständigen Rechtsprechung des BGH stand dem Vorsatz die grobe Fahrlässigkeit gleich. Sie liegt vor, wenn die erforderliche Sorgfalt in einem besonders schweren Maße verletzt

wird, bei der einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden und dasjenige unbeachtet bleibt, was jedem im gegebenen Fall einleuchten mußte (vgl. *Koller a. a. O.*, Artikel 29 Rdn. 3 ff.; KG Berlin, KG Report 95, 65 (67)). Die Beweislast hierfür trifft den Geschädigten. Nach herrschender Meinung trifft den Frachtführer aber eine sekundäre Darlegungsobliegenheit, substantiiert mit Namen und Anschrift der beteiligten Personen vorzutragen, welche Sorgfalt er bzw. seine Leute aufgewendet haben. Kommt er dieser nicht nach, ist ein qualifiziertes Verschulden zu vermuten (*Koller a. a. O.* Rdn. 7).

Im vorliegenden Fall hat die Bekl. ihrer diesbezüglichen Darlegungslast nicht voll genügt. Sie hat den Fahrer selbst nicht als Zeugen benannt, sondern sich auch im Berufungsverfahren nur auf das Zeugnis des Zeugen T., des Bruders ihres Geschäftsführers, berufen, der nach eigenen Angaben nicht der Fahrer des fraglichen Sattelzuges war. Daß der Fahrer über Nacht im LKW geschlafen habe, ist eine bloße Vermutung des Zeugen. Es fehlen jegliche näheren Angaben dazu, wann der Fahrer angekommen ist, wie er sich anschließend verhalten hat und wann und von wem der Diebstahl entdeckt worden ist. Aus dem Polizeiprotokoll (Blatt 23 f. d. A.) ergibt sich nur, daß der Einbruch in den Anhänger am 24. 10. 1997 gegen 8 Uhr gemeldet worden ist; von wem, wird nicht erwähnt, insbesondere ist der Fahrer nicht genannt. Angesichts dessen, daß die Polizei nicht ermitteln konnte, ob etwas entwendet worden war, erscheint es eher unwahrscheinlich, daß der Fahrer, der über das Ladegut bescheid wußte und die diesbezüglichen Papiere wie den CMR-Frachtbrief hatte, den Diebstahl gemeldet hat. Im Hinblick auf die dürftigen Angaben der Bekl. zum Schadenshergang ist nicht einmal ausgeschlossen, daß der Fahrer an der Tat beteiligt war, zumal nur die wertvollen Krawattenoberstoffe, nicht aber die geringerwertigen Futterstoffe und das sonstige Zubehör gestohlen wurden und die Beute angesichts ihres Gewichts nur mit einem Fahrzeug abtransportiert worden sein kann. Es spricht somit bereits eine Vermutung für ein qualifiziertes Verschulden der Bekl.

Im übrigen teilt der Senat die Auffassung des Landgerichts, wonach der Fahrer mit dem Abstellen des LKWs in der betreffenden Nebenstraße über Nacht, ohne für eine Bewachung der Ladung Sorge zu tragen, grob fahrlässig gehandelt hat. Auch die Bekl. trifft insoweit ein grobes Organisationsverschulden, als sie eine derartige Praxis jahrelang geduldet und offenbar ihren Fahrern keine speziellen Anweisungen zu den einzuhaltenden Sicherheitsvorkehrungen erteilt hat. Wenn es bei ihr – wie sie behauptet – bis zu dem streitgegenständlichen Fall nicht zu einem Diebstahl in der Türkei gekommen war, so hat sie einfach Glück gehabt; dies entband sie aber nicht davon, bezüglich wertvoller Ladung weitergehende Sicherheitsmaßnahmen zu treffen. Daß das Frachtgut wertvoll war, wußte die Bekl.. Sie hatte die Handelsrechnung der Firma J. erhalten. Der Zeuge T. hat auch eingeräumt, daß es üblich war, den Rechnungsbetrag nach unten zu schönen, damit man nicht mit einem höheren Zollbetrag für Wochen oder Monate in Vorlage treten mußte. Schon der in der Rechnung ausgewiesene Wert von 22 143,65 DM ist recht hoch, vor allem für einen möglichen Täter in einem Land mit niedrigem Lebensstandard wie der Türkei. Der Senat stimmt auch mit dem Landgericht darin überein, daß es sich bei den Krawattenstoffen um interessante Beute gehandelt hat. Es ist allgemein bekannt, daß es in der Türkei viele Textilbetriebe gibt. Allein im Bazarviertel von Istanbul befin-

OLG Düsseldorf (Az. 18 U 48/01; 18 U 158/01), OLG Karlsruhe und OLG Oldenburg erklärt auch das OLG Köln die Bestimmungen des Weltpostvertrages bzw. des Postpaketübereinkommens (PPÜ) bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Postsendungen grundsätzlich für anwendbar und erkennt eine Außenwirkung fraglicher Vorschriften auch im Verhältnis zu den Postkunden an.

Es erscheint jedoch bereits fraglich, ob diese Auffassung – jedenfalls soweit es die Beförderung von Sendungen betrifft, welche nicht dem Beförderungsmonopol der Deutschen Post nach § 52 PostG unterfallen – EU-wettbewerbsrechtlich haltbar ist.

Zu berücksichtigen ist nämlich, daß die Europäische Kommission mit Entscheidung vom 20. 3. 2001, Az. 2001/354/EG, in welcher es um die sog. Quersubventionierung des Paketgeschäftes der Deutschen Post durch das Briefgeschäft der Deutschen Post ging, festgeschrieben hat, daß die Deutsche Post nach ihrer Privatisierung ihren privatrechtlichen Mitbewerbern (UPS, FedEX, DHL, pp.) wettbewerbsrechtlich gleichzustellen ist.

Wollte man jedoch annehmen, daß sich allein(!) die Haftung der Deutschen Post nach den Bestimmungen des WeltpostV bzw. des PPÜ richte, würde hiermit ein erheblicher Wettbewerbsvorteil einhergehen, da eine Haftung der Deutschen Post insbesondere bei der grenzüberschreitenden Beförderung von Paketsendungen nach den Bestimmungen des WeltpostV bzw. des PPÜ regelmäßig minimiert, wenn nicht sogar ganz ausgeschlossen ist.

Das OLG Köln geht dann auch fehl, wenn es vermeint, daß ein Verstoß der Bestimmungen des WPV bzw. des PPÜ gegen Art. 14 GG schon deshalb zu verneinen wäre, da es der Postbenutzer ja in der Hand habe, durch eine entsprechende Wertdeklaration eine höhere Haftung zu vereinbaren. Tatsächlich lassen die einschlägigen Vorschriften Wertdeklarationen nämlich, je nach Bestimmungsland, allein in einem sehr begrenzten Rahmen zu, welcher regelmäßig deutlich unter EUR 2 500 liegt.

Bemerkenswert ist die Entscheidung des OLG Köln über insbesondere deshalb, als es – mit Ausnahme der Entscheidung des LG Düsseldorf in TranspR 2002, S. 28, welches die Beförderung von Paketsendungen durch die Deutsche Post den Bestimmungen der CMR bzw. des WA unterstellt (so wohl auch: *Thume/la Motte/Seltmann*): CMR, Art. 1 CMR, Rz. 45 a. E. und Beckscher PostG Kommentar (*Stern*): § 18 PostG., Rz. 28 sowie § 3 PostG., Rz. 46) – die Bestimmungen des WPV/PPÜ jedenfalls dann nicht für anwendbar erklärt, wenn sich ein Transportschaden noch in der unmittelbaren Obhut der Deutschen Post ereignet.

In diesem Fall soll sich die Haftung der Deutschen Post grundsätzlich nach den Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB richten, womit gleichzeitig die Rechtsprechung des BGH und der Instanzgerichte zur sog. sekundären Darlegungslast des Frachtführers und der sich hiernach ergebenden Verschuldensvermutungen zur Anwendung käme.

Im Ergebnis verneint das OLG Köln dann jedoch eine Haftung der Deutschen Post nach den Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB, da die Kl., die als Anspruchstellerin für die Anwendbarkeit des ihr günstigeren Haftungsregimes die Beweislast trage, den Beweis schuldig geblieben sei, daß der Verlust oder Diebstahl noch in der Obhut der Bekl. geschehen sei.

Indes hier irrt das OLG Köln!

Abgesehen davon, daß sich das OLG Köln fragen lassen muß, warum die Haftung der Deutschen Post nach den

Bestimmungen der §§ 425 ff. HGB (ausgerechnet) nur bis zur vermeintlichen Übergabe der Sendung an das Airmail-Center (AMC) eines innerdeutschen Flughafens gelten soll, und warum sich etwas anderes etwa auch dann nicht ergeben soll, wenn die Deutsche Post die weitere Beförderung durch eine ihrer vielen privaten Tochtergesellschaften (etwa DHL) ausführen läßt, übersieht das OLG Köln ersichtlich, daß es konsequenterweise auch die Bestimmungen der §§ 452 ff. HGB zur Anwendung hätte bringen müssen.

Geht man nämlich davon aus, daß bis zu einer Übergabe einer Sendung in das »System« des WPV/PPÜ die Bestimmungen des HGB zur Anwendung gelangen, dann handelt es sich um einem multimodalen Transport nach den Bestimmungen der §§ 452 ff. HGB.

Für diesen Fall bestimmt § 452 a S. 2 HGB jedoch unmißverständlich, daß nicht etwa der Anspruchsteller, sondern vielmehr der Frachtführer die Darlegungs- und Beweislast dafür trägt, daß ein Schaden unter dem für ihn günstigeren Haftungsregime eingetreten ist.

Da die Deutsche Post diesen Beweis jedoch nicht hat führen können (und aufgrund ihrer Organisation wird regelmäßig auch nicht führen können), hätte das OLG Köln der Berufung schon unter Zugrundelegung seiner eigenen Auffassung im Ergebnis zwingend stattgeben müssen, zumal es zuvor noch den Beweisangeboten der Deutschen Post betr. der Übergabe der streitgegenständlichen Sendung an einen Dritten ausdrücklich nachgegangen ist.

Im Grundsatz, wonach sich die Haftung der Deutschen Post (und die ihrer Tochterunternehmen) für Schäden in ihrer unmittelbaren Obhut nach den Bestimmungen des HGB richte, dürfte die fragliche Entscheidung gleichwohl zutreffend sein.

Allein sollte man in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Ziff. 4200 ff. VZO WPV, soweit es den Zeitpunkt des Verlassens einer Sendung aus der Obhut der Deutschen Post betrifft, auf die Übergabe einer Sendung an eine andere ausländische Postverwaltung abstellen, welche i.ü. nach fraglichen Bestimmungen auch entsprechend zu dokumentieren ist.

Nach den Bestimmungen der VZO zum WPV findet eine Übergabe einer Sendung an eine ausländische Postverwaltung jedoch erst statt, wenn diese tatsächlich unmittelbaren Gewahrsam an einer Sendung erlangt.

Das OLG Köln hat wegen der grundsätzlichen Bedeutung der Sache eine Revision gegen seine Entscheidung jedoch ausdrücklich zugelassen; Revision ist auch bereits eingelegt.

Zudem sind derzeit weitere entsprechende Verfahren bei dem BGH anhängig; streitgegenständlich ist dann jedoch ein Wertbrief.

RA Benjamin Grimme, Hamburg

§§ 425, 435 HGB

Zu den Voraussetzungen groben Organisationsverschuldens.

LG Hamburg, Urteil vom 15. 4. 2002 – 419 O 46/01 – rechtskräftig durch Zurückweisung der Berufung gem. § 522 Abs. 2 ZPO durch Beschluß des HansOLG Hamburg – 6 U 95/02

Ausweislich ihrer Handelsrechnung vom 8. 11. 2000 hat die Kl. verschiedene chirurgische Instrumente und Implantate an ihre Kundin in Südafrika verkauft. Mit der Versendung der Partie sowie von Katalogen