



NEWSLETTER #2/2011

Erneut: Der BGH zur Recherche- pflicht des Frachtführers und der Be- weislast des Anspruchstellers bei der (bloßen) Beschädigung von Gütern

Der BGH hat mit Urteil vom 13.01.2011, Az: I ZR 188/08, erneut zur sog. "Recherchepflicht" des Frachtführers bei der Beschädigung von Gütern während der Beförderung per Lkw und der Beweislastverlastung Stellung genommen.

Gegenstand der Entscheidung war die Beschädigung technischen Gerätes im Werte von rund EUR 1.050.000,00 während eines innerdeutschen Lkw-Transportes, bedingt dadurch, dass während der Beförderung beide Bremsen des Lkw-Anhängers, auf welchem sich die Sendung befand, blockierten und durch die Hitzeentwicklung zunächst die Gummireifen und dann auch noch die Plane des Anhängers Feuer fing.

Die Anspruchstellerin hat Ansprüche wegen eines qualifizierten Verschuldens nach § 435 HGB geltend gemacht und hat in den ersten beiden Instanzen obsiegt.

Der BGH hat die Entscheidung der Vorinstanzen teilweise aufgehoben und die Beklagte (nur) noch zur Zahlung der sich nach § 431 HGB errechnenden Grundhaftung verurteilt.

Zur Begründung seiner Entscheidung hat der BGH noch einmal festgeschrieben, dass grundsätzlich der Anspruchsteller die Voraussetzungen für den Wegfall der zu Gunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und ggf. zu beweisen hat.

Die Darlegungs- und Beweislast wäre jedoch dadurch gemildert, dass der Frachtführer, angesichts des unterschiedlichen Informationsstandes der Vertragsparteien, nach Treu und Glauben gehalten ist, soweit möglich und zumutbar, zu den näheren Umständen des Schadensfalls eingehend vorzutragen.

Diese zum Verlust von Transportgut entwickelten Rechtsprechungsgrundsätze sollten, so der BGH, grundsätzlich auch bei einer während des Transports

eingetretenen Beschädigung des Frachtgutes gelten.

Liegt ein qualifiziertes Verschulden aufgrund des Parteivorbringens nahe, muss der beklagte Frachtführer Angaben zu den näheren Umständen der Schadensentstehung machen.

Allerdings – so der BGH – auch erst dann(!).

Anders als in den einschlägigen Vorentscheidungen des BGH – und das ist neu –, hat der BGH den Vortrag der Anspruchstellerin noch nicht einmal als hinreichend erachtet, die sog. Recherchepflicht des Frachtführers auszulösen.

Vielmehr habe die Anspruchstellerin keinen Klagevortrag gehalten, der ein „qualifiziertes Verschulden des Anspruchsgegners mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahe legt oder sich Anhaltspunkt für ein derartiges Verschulden aus dem unstrittigen Sachverhalt ergeben“.

Konkret hat der BGH dann für sich festgestellt, dass, auch wenn der Frachtführer eingeräumt habe, dass es sich um einen sehr alten Anhänger gehandelt habe, die Ursache für den Schadenseintritt, ein durch beidseitig blockierende Bremsen verursachter Reifenbrand am Anhänger, nicht auf den Umstand hindeute, dass der für den Transport eingesetzte Anhänger möglicherweise leichtfertig, ohne ausreichende Wartung im Straßenverkehr benutzt worden sei.

Es gäbe nämlich keinen Erfahrungssatz, dass ein beidseitiges Blockieren der Bremsen mit hoher Wahrscheinlichkeit

auf eine unzureichende Wartung der Bremsanlage zurückzuführen ist.

Zumal ein vor Fahrtantritt durch den Fahrer durchgeführter Funktionstest der Bremsen komplikationslos verlaufen sein soll.

Ein entsprechender Test der Bremsanlage vor Fahrtantritt sei auch ausreichend gewesen, da von keinem Frachtführer verlangt werden könne, dass er seine Transportfahrzeuge vor jedem Fahrtantritt von einem Kraftfahrzeugmechaniker auf ihre Betriebssicherheit hin überprüfen lässt.

Da in den Vorinstanzen i. Ü. auch keine Umstände festgestellt worden wären, aufgrund derer sich dem Frachtführer oder dem Fahrer vor Antritt der Fahrt der konkrete Verdacht hätte aufdrängen müssen, dass die Bremsen des Anhängers defekt waren und der Anhänger deswegen für den Transport nicht eingesetzt werden durfte – und mithin keine Anhaltspunkte für ein leichtfertiges Verhalten des Frachtführers vorlägen –, sei i. E. die Recherchepflicht des Frachtführers nicht ausgelöst worden und damit ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers nicht etwa zu vermuten.

Der BGH hat für sich auch keinen Anlass gesehen, den Rechtsstreit an das Berufungsgericht zurückzuverweisen, um dem Kläger im wiedereröffneten Berufungsverfahren Gelegenheit zu geben, seinen Vortrag zu einem bewusst leichtfertigen Handeln der Beklagten oder ihrer Unterfrachtführerin zu ergänzen und unter Beweis zu stellen.

Hierüber hätten die Parteien schon in den Vorinstanzen gestritten und wäre es

daher Sache der Anspruchstellerin gewesen, bereits in den Vorinstanzen entsprechend vorzutragen.

Der BGH ist damit „seiner Linie“ in jüngster Zeit erneut treu geblieben und hat die Stellung des Frachtführers, dem ein qualifiziertes Verschulden vorgeworfen wird, erneut gestärkt.

Wie bereits nach der Vorentscheidung des BGH in TransportR. 2010, S. 78, – in welcher der BGH seine bisherige Rechtsprechung zur Beweislastverteilung aufgegeben und festgeschrieben hat, dass, trotz der sekundären Darlegungslast des Frachtführers, die Beweislast den Anspruchsteller trifft –, wird es (auch) nach der aktuellen Entscheidung des BGH in Zukunft vermehrt auf die „Fantasie“ der Anspruchsteller und ihrer Prozessbevollmächtigten ankommen, konkrete Anhaltspunkte für ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers darzutun und entsprechende Beweisangebote zu unterbreiten.

Da – womit der BGH seine Rechtsprechung zur sekundären Darlegungslast und der Recherchepflicht des Frachtführers ja ausdrücklich begründet – aber der Anspruchsteller, aufgrund des „unterschiedlichen Informationsstandes der Vertragsparteien“, aus eigener Anschauung zu der Durchführung der konkreten Beförderung der Betriebsorganisation des Frachtführers, pp. naturgemäß gar nichts sagen kann, werden die Anspruchsteller und ihre Rechtsanwälte vermehrt „ins Blaue hinein“ vortragen und korrespondierende Beweisangebote unterbreiten müssen.

Namentlich müssen die Anspruchsteller – noch einmal: die von der Durchführung

der konkreten Beförderung, pp. gar keine eigenen Kenntnisse haben können – möglichst viele tatsächliche Anhaltspunkte vortragen, die geeignet sind, ein qualifiziertes Verschulden des Frachtführers zu begründen, um überhaupt die sekundäre Darlegungslast / Recherchepflicht des Frachtführers auszulösen.

Die sekundäre Darlegungslast / Recherchepflicht des Frachtführers ausgelöst, werden sich die Anspruchsteller und ihre Anwälte sodann insbesondere auf die von dem Frachtführer genannten Zeugen und andere „objektivierbare“ Beweismittel, wie „richterlicher Augenschein“, „Sachverständigengutachten“, o. ä. berufen müssen.

Dabei wird der Vortrag der Anspruchsteller, in regelmäßiger Unkenntnis der tatsächlichen Umstände und Ursachen eines im Gewahrsam des Frachtführers eingetretenen Schadens, regelmäßig – s. o. – „ins Blaue“ erfolgen müssen.

Obzwar nach den Bestimmungen der ZPO ein entsprechender Vortrag / Beweistritt eigentlich unzulässig ist, ist dieses Ergebnis von dem BGH offensichtlich so ausdrücklich gewollt.

Benjamin Grimme

„HEROS“:

Sehr verkürzt, hat der BGH in seiner Entscheidung festgeschrieben, dass unter sog. GWT-Policen (Geld- und Werttransportversicherungen) nicht für sog. Giralgelder, sondern nur für Hartgeld Versicherungsschutz besteht, da es sich bei der entsprechenden Police um eine (reine) Transport-Waren-Versicherung gehandelt habe.

Insbesondere seien unter einer Geld- und Werttransportversicherung aber keine Haftpflichtansprüche der Geschädigten versichert.

Ob die Ausführungen des BGH, wonach eine entsprechende Auslegung auch von den VN hätten vorgenommen werden können, die hiernach für sich ja hätten zusätzlichen Transportversicherungsschutz eindecken können, mit der Wirklichkeit so recht in Einklang zu bringen ist, darf dahingestellt bleiben.

Zur Erinnerung darf ausgeführt werden, dass von der HEROS-Pleite das „who is who“ der Deutschen Banken und des Deutschen Lebensmittelgroßhandels betroffen war, die ihre HEROS anvertrauten Gelder durch die von der Mannheimer Versicherung gezeichnete Geld- und Werttransportversicherung – soweit zu ersehen – sämtlichst als hinreichend geschützt erachteten und für sich keinen zusätzlichen Transportversicherungsschutz eingedeckt haben.

Insbesondere darf bezweifelt werden, ob sich die Auftraggeber von HEROS auch nur Gedanken darüber gemacht haben oder hätten machen können, dass sie – jedenfalls nach der Auslegung des BGH – für die HEROS anvertrauten Gelder unter der von der Mannheimer Versiche-

rung gezeichneten Police zwar Ersatz bekommen hätten, wenn sich die Geschäftsführer / Mitarbeiter von HEROS des Bargeldes bemächtigt hätten, aber kein Versicherungsschutz bestehen soll, wenn die Geschäftsführer / Mitarbeiter von HEROS das ihnen anvertraute Bargeld bei der Deutschen Bundesbank auf eigene Konten einbezahlen, um es für sich zu behalten, da sich mit der Einzahlung der Gelder bei der Deutschen Bundesbank diese in (nicht versicherte) „Giralgelder“ umgewandelt hätten.

Benjamin Grimme

Anmerkung: Zur Information hängt diesem Newsletter die erste Entscheidung des BGH (Urteil vom 25.05.2011, Az: IV ZR 117/09) als .pdf-Datei an.

Zur Wirksamkeit der Ziffer 6 DTV-VHV

In einer unserer Sachen hatte sich das Oberlandesgericht Celle mit Urteil vom 10.02.2011, Az: 8 U 118/10 mit der (eher selten zur Anwendung kommenden) Bestimmung in Ziffer 6 DTV-VHV zu befassen.

Nach Ziffer 6 DTV-VHV besteht ein Ausschluss von Ansprüchen des VN „aus Schäden und Verlusten, verursacht durch Krieg, kriegsähnliche Ereignisse, Bürgerkrieg, innere Unruhen, Aufruere, Streik, Aussperrung, Verfügung von hoher Hand und Wegnahme oder Beschädigung seitens einer staatlich anerkannten Macht“.

In dem der Entscheidung zugrunde liegenden Sachverhalt hatte die Anspruch-

stellerin (jedenfalls) vorgetragen, dass das Fahrzeug, wegen sich (auch) auf dem Lkw befindlicher geschmuggelter Zigaretten, vom Zoll angehalten wurde und die Güter nicht abgeliefert wurden.

Das Oberlandesgericht Celle hat mit dem entsprechenden Vortrag der Klägerin den Ausschlussbestand der Ziffer 6 DTV-VHV als erwiesen angesehen.

Das Oberlandesgericht Celle hat dabei festgestellt, dass die Fassung von Ziffer 6 DTV-VHV denkbar weit gehalten sei.

Ausreichend zur Begründung des Ausschlusses seien hoheitliche Verfügungen („Verfügungen von hoher Hand“), wobei die „Beschlagnahme“ nur als weitere Alternative der Ziffer 6 DTV-VHV zu qualifizieren sei.

Insbesondere aber sei die Alternative „Verfügung von hoher Hand“ für sich zu lesen und nicht etwa nur in Fällen des Zusammentreffens mit „Krieg“ oder „höherer Gewalt“.

Das Oberlandesgericht Celle hat insoweit auf die gleichlautende Vorschrift des § 7 a III GüKG abgehoben.

Auf die Rechtmäßigkeit der „Verfügung von hoher Hand“ käme es bei alledem nicht an.

Da nach dem eigenen Vortrag der Klägerin, wonach der Lkw durch die britischen Zollbehörden („Verfügung von hoher Hand“) angehalten worden sei, wäre es nach Auffassung des Oberlandesgerichts Celle hiernach Sache der Klägerin gewesen (jedenfalls) darzulegen und nachzuweisen, dass die (an sich unstrittige) Nichtablieferung der Wa-

re nicht durch die „Verfügung von hoher Hand“ begründet war.

Dies habe die Versicherungsnehmerin jedoch nicht getan, so dass im Ergebnis die Klage gegen die von uns vertretenen Versicherer abgewiesen wurde.

Anders, als noch in der mündlichen Verhandlung in Aussicht gestellt, hat das Oberlandesgericht Celle die Revision gegen seine Entscheidung nicht zugelassen, um die Wirksamkeit und Tragweite der Bestimmung der Ziffer 6 DTV-VHV durch den BGH zu überprüfen lassen.

Die Klägerin hat jedoch unter dem Aktenzeichen IV ZR 45/11 Nichtzulassungsbeschwerde eingelegt.

Über den Fortgang des Verfahrens werden wir sie angelegentlich unterrichten.

Benjamin Grimme

Benennt der Frachtführer nur den Ort des Sendungsverlustes, kommt er seiner sekundären Darlegungslast nicht hinreichend nach

In der Entscheidung des BGH, I ZR 50/10, vom 03.03.2011 hatte der BGH über die Revision des Beklagten gegen ein Urteil des 3. Zivilsenates des OLG Stuttgart, 3 O 140/09, zu entscheiden.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin als Transportversicherer nahm das beklagte Speditionsunternehmen wegen des Verlustes von Transportgut aus übergegangenem und abgetretenem Recht ihrer VN auf Schadensersatz in Anspruch.

Die VN hatte die Beklagte zu festen Kosten mit einem Transport eines Pakets von Hamburg nach Philadelphia beauftragt. Das seitens der Beklagten übernommene Gut geriet während des Transportes in Verlust. Streitig war zwischen den Parteien, auf welchem Beförderungsabschnitt der Verlust eintreten war.

Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass es unerheblich sei, auf welchem Beförderungsabschnitt der Verlust eingetreten sei. Denn entweder schuldet die Beklagte für den Verlust des Gutes gemäß den §§ 452, 425 Abs. 1, 435 HGB vollen Schadensersatz oder aber nach Art. 18 Abs. 1 in Verbindung mit Art. 25 WA 1955 oder gemäß Art. 18 Abs. 1 MÜ in Verbindung mit Art. 25 MÜ und Ziffer 27.2 ADSp uneingeschränkt.

Die Klägerin nahm daher die Beklagte auf Zahlung des vollständigen Schadens in Anspruch.

Die Beklagte verteidigte sich damit, dass sich der Schadensort auf den Bereich des Flughafens New York eingrenzen ließe und sich somit ihre Haftung nach den Vorschriften des MÜ richten würde. Ihre Haftung sei hiernach auf 17 Sonderziehungsrechte für jedes fehlende Kilogramm der Sendung begrenzt. Im Übrigen wird bestritten, dass die ADSp wirksam in den Vertrag einbezogen worden seien. Des Weiteren sei ein zwingender Vorrang des MÜ gegenüber der ADSp anzunehmen.

In der ersten Instanz vor dem LG Stuttgart, 38 O 160/08 KfH, ist die Beklagte antragsgemäß verurteilt worden und die gegen das Urteil erhobene Berufung der Beklagten ist erfolglos geblieben.

Auch mit der Revision, die das Berufungsgericht zugelassen hat, bleibt die Beklagte erfolglos.

Der BGH bestätigt die Beurteilungen der Vorinstanzen. Bei allen in Betracht kommenden Vorschriften schuldet die Beklagte vollen Schadensersatz, da sie die ihr obliegende sekundäre Darlegungslast nicht erfüllt habe und ihr daher ein qualifiziertes Verschulden anzulasten sei.

Bei der Beförderung handelt es sich um einen Multimodaltransport, da die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln erfolgen sollte. Daher kommt § 452 HGB zur Anwendung. Gemäß § 452 Satz 1 HGB unterliegt der Vertrag den §§ 407 ff. HGB, sofern anzuwendende internationale Übereinkommen nichts anderes vorschreiben.

Gemäß Art. 38 Abs. 1 MÜ wird bestimmt, dass für die Luftbeförderung das Übereinkommen gilt. Wenn also der Schaden während der Obhutszeit des Luftfrachtführers eingetreten ist, ergibt sich die Haftung nach den Vorschriften des MÜ.

Das Berufungsgericht hat offen gelassen, auf welchem Beförderungsabschnitt der Verlust des Gutes eingetreten ist. Das Berufungsgericht ist zur dem Ergebnis gekommen, dass die Beklagte für den von ihr durch qualifiziertes Verschulden verursachten Schadens auch dann gemäß Art. 18 Abs. 1, Art. 25 MÜ in Verbindung mit Ziffer 27.2 und 23.1.2 ADSp unbeschränkt haftet, wenn das Gut - wie seitens der Beklagten behauptet - während der Luftbeförderung abhanden gekommen sei.

Weiter ist das Berufungsgericht davon ausgegangen, dass ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten vorliegt und der Verlust des Sendungsgutes dadurch verursacht ist. Die Beklage ist nach Ansicht des Berufungsgerichtes ihrer sekundären Darlegungslast nicht nachgekommen. Da der Schadensfall im Dunkeln liegt, sei es Sache des Frachtführers die Umstände darzulegen, die seines Wissens zur Entstehung des Schadens geführt haben. Der Vortrag der Beklagten reicht jedoch insoweit nach Ansicht des Berufungsgerichtes nicht aus.

Im Revisionsverfahren rügt die Beklagte, dass das Berufungsgericht fehlerhaft angenommen habe, dass der Schaden durch ein bewusst leichtfertiges Handeln der Beklagten im Sinne von § 435 HGB verursacht worden sei. Die Beklagte beruft sich darauf, dass der An-

spruchsteller die Voraussetzungen für einen Wegfall der Haftungsbegrenzungen darlegen und beweisen muss. Der Vortrag der Klägerin war jedoch insoweit nicht ausreichend und da daher nach Ansicht der Beklagten das Vorliegen der Tatbestandsmerkmale des § 435 HGB nicht dargetan worden sei, sei die Beklagte nicht gehalten gewesen, ein mögliches Informationsdefizit durch detaillierten Sachvortrag über den Ablauf der Beförderung auszugleichen.

Im Übrigen habe die Beklagte vorgetragen, dass das Sendungsgut in Gewahrsam der Fluglinie auf dem Flughafen New York abhanden gekommen sei und ihr Vortrag insoweit ausreichend sei.

Der BGH hat angenommen, dass das Vorbringen der Beklagten der Revision nicht zum Erfolg hilft. Zwar hat der Anspruchsteller grundsätzlich die Voraussetzungen für den Wegfall der zugunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und ggf. zu beweisen und er trägt die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten.

Wenn jedoch - wie im streitgegenständlichen Fall - die darlegungspflichtige Partei außerhalb des maßgeblichen Geschehensablauf steht und keine Kenntnisse von den näheren Umständen des Schadensfalles hat, während der Schädiger nähere Angaben machen kann, so können ausnahmsweise der Beklagten nähere Angaben über die zu ihrem Wahrnehmungsbereich gehörenden Verhältnisse zuzumuten sein.

Zurecht ist das Berufungsgericht nach Ansicht des BGH davon ausgegangen, dass die Beklagte der ihr obliegenden sekundären Darlegungslast nicht im erforderlichen Umfang nachgekommen ist. Lediglich zu behaupten, dass der Verlust auf dem Flughafen New York eingetreten sei, sei nicht ausreichend. Notwendig seien Angaben zu den beteiligten Personen, zum Organisationsablaufs des Abtransports, zu Schadensverhütungsmaßnahmen der Beklagten oder der von ihr eingesetzten Hilfspersonen sowie zu etwaigen Nachforschungen zum Verbleib der Sendung. Zu alledem hat die Beklagte jedoch nichts vorgetragen, sodass dies den Schluss rechtfertigt, auf das objektive Tatbestandsmerkmal der Leichtfertigkeit, wie auch auf das subjektive Erfordernis des Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit des Schadeneintritts.

Im Übrigen selbst dann die Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht zu beanstanden ist, wenn der Verlust des Gutes während der Luftbeförderung im Sinne von Art. 18 Abs. 1 und 3 MÜ eingetreten ist. Denn auch dann ergäbe sich die unbeschränkte Haftung der Beklagten aus Art. 18 Abs. 1, Art. 25 MÜ in Verbindung mit Ziffer 27.2 und Ziffer 23.1.2 ADSp. Davon ausgehend, dass die ADSp Bestandteil des zwischen der VN und der Beklagten zustande gekommenen Speditionsvertrages zu festen Kosten gewesen ist, sind die Ziffern 27 und 23.1.2 ADSp Vertragsinhalt geblieben.

Der BGH hat bereits in seinem Urteil vom 22.07.2010, I ZR 194/08, entschieden, dass Ziffer 27.2 ADSp einen Verzicht auf die Haftungshöchstbeträge im

Sinne von Art. 25 MÜ darstellt, wenn die ADSp in dem mit dem Luftfrachtführer geschlossenen Beförderungsvertrag einbezogen worden sind.

Gemäß Art. 25 MÜ kann sich ein Luftfrachtführer im Beförderungsvertrag den im MÜ vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen unterwerfen oder auf Haftungshöchstsätze verzichten. Da die Beklagte gemäß Art. 1 MÜ als Fixkostenspediteur zu den Luftfrachtführern zählt, gilt dies auch für die Beklagte. Da die ADSp zwischen der VN und der Beklagten vereinbart worden ist, ist auch Nr. 27.2 ADSp Vertragsinhalt geworden.

Gemäß Ziffer 27.2 ADSp gelten die nach den ADSp enthaltenen Haftungsbefreiungen und -begrenzungen nicht, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden ist, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Dass diese Voraussetzungen vorliegen, wurde seitens des Berufungsgerichtes rechtsfehlerfrei festgestellt.

Daher haftet aufgrund des wirksamen Verzichts auf den Haftungshöchstbetrag des Art. 22 Abs. 3 MÜ die Beklagte wegen qualifizierten Verschuldens unbeschränkt.

Angela Schütte

Anmerkung: Eine ausführliche Besprechung der Entscheidung des BGH vom 22.07.2010 (Az.: I ZR 194/08) finden Sie in unserem Newsletter 4/2010 auf den Seiten 10 ff. Den Beitrag können Sie auch über unseren Internetauftritt abrufen.

Spediteure aufgepasst! AGB-Klauseln zur Wiederherstellung der Unverbrüchlichkeit der MÜ-Haftungshöchstgrenzen unwirksam

Der BGH hat im letzten Jahr mit dem im obigen Beitrag angesprochenen und für den Bereich der Haftung im Rahmen einer Luftbeförderung wegweisenden Urteil vom 22.07.2010 (Az.: I ZR 194/08) die Unverbrüchlichkeit der Haftungshöchstgrenzen nach dem MÜ unter gewissen Voraussetzungen in Frage gestellt. Dies wurde mit dem im vorigen Beitrag besprochenen Urteil aus vom 03.03.2011 (Az.: I ZR 50/10) noch einmal bestätigt.

Als Reaktion auf diese Rechtsprechung ergänzten eine Vielzahl von Spediteuren ihre Allgemeinen Beförderungsbedingungen. Die Geltung der ADSp blieb grundsätzlich vereinbart. Allerdings wurde ein Hinweis aufgenommen, dass Ziffer 27 ADSp für den Bereich der Luftfracht im Fall der Anwendbarkeit des MÜ keine Geltung finden solle.

In der Praxis finden sich hier eine Vielzahl entsprechender Klauseln. Teilweise wird lediglich auf die Geltung der ADSp verwiesen und auf den Ausschluss der Ziffer 27 ADSp für die Luftfracht. Teilweise gibt es ausgefeilte Regelwerke, in denen bloß an einer bestimmten Stelle auf den Ausschluss der Ziffer 27 ADSp für den Bereich des MÜ verwiesen wird.

Mit solch einem Regelwerk beschäftigte sich in einem von uns geführten Rechtsstreit das Amtsgericht Neuss (Az.: 101 C 523/11). Der von uns vertretene Trans-

portversicherer eines Elektronikkonzerns nahm das beklagte Paketdienstunternehmen auf Schadensersatz in Anspruch. Das Paketdienstunternehmen wurde von der Versicherungsnehmerin der Klägerin mit der Beförderung von acht Paketen mit Festplatten von Deutschland nach Südafrika beauftragt. Die Beklagte übernahm die Sendung und teilte im späteren Verlauf den Verlust von zwei dieser acht Pakete mit. Weder außergerichtlich noch im Verlauf des gerichtlichen Verfahrens machte die Beklagte konkrete Angaben zum Verlust während des Flugtransports. Sie legte auch nicht dar, wie die Sendungsverwahrung und die Sicherung der Pakete während des Flugs verlief.

Die Beklagte hatte in ihren Allgemeinen Beförderungsbedingungen (REV1/10) folgende Bestimmungen aufgenommen:

1. A. Abs. 2 „Soweit sich aus diesen Beförderungsbedingungen nichts anderes ergibt, gelten weiterhin für Kaufleute in Deutschland die Regelungen der ADSp (ausgenommen Ziffer 29 ADSp [...].“

Für den Bereich der Haftung sollte ergänzend folgendes gelten:

9.2 Abs. 4: „[...] Unabhängig von den vorstehenden Regelungen wird die Haftung im internationalen Luftverkehr abschließend durch Art. 22 MÜ beschränkt. Art. 25 MÜ ist ausgeschlossen. Ziffer 27 ADSp findet keine Anwendung.“

Vor diesem Hintergrund berief sich nun die Beklagte auf die Haftungshöchstgrenzen des Art. 22 Abs. 3 MÜ. Durch Ziffer 9.2 ihrer Beförderungsbedingungen sei die Anwendbarkeit der Ziffer 27 ADSp ausgeschlossen. Deswegen sei

die oben skizzierte Rechtsprechung des BGH nicht anwendbar.

Das Amtsgericht hielt indes diese Regelung in Ziffer 9.2 der Beförderungsbedingungen wegen Verstoßes gegen § 305 c BGB für unwirksam. Denn Bestimmungen in AGB, die nach den Umständen - insbesondere auch ihrem Erscheinungsbild nach - so ungewöhnlich sind, dass der Vertragspartner mit ihnen nicht zu rechnen braucht, werden nicht Vertragsbestandteil. Die in Ziffer 1. A der Beförderungsbedingungen festgehaltene Regelung über die Anwendbarkeit der ADSp müsse von einem objektiven Empfängerhorizont her verstanden werden. Dort wird ausdrücklich und ausschließlich Ziffer 29 ADSp aus dem Anwendungsbereich der Regelungen der ADSp ausgenommen. Insoweit entsteht ein Widerspruch zu der Regelung der Ziffer 9.2 der Beförderungsbedingungen. Deren Anwendung hätte ebenfalls auch einen Ausschluss der Anwendbarkeit der Ziffer 27 ADSp zur Folge. Der Widerspruch werde nicht hinreichend durch die Formulierung „*Soweit sich aus den Beförderungsbedingungen nichts anderes ergibt [...]*“ aufgehoben. Denn trotz dieser Formulierung werde aufgrund der ausdrücklichen Benennung der Ziffer 29 ADSp in Ziffer 1.a der Beförderungsbedingungen der Eindruck erweckt, dass zumindest eine durch die Beförderungsbedingungen modifizierte Anwendbarkeit der ADSp i. Ü. gegeben ist. Die Klausel „*Ziffer 27 ADSp findet keine Anwendung*“ in **Ziffer 9.2 der Beförderungsbedingungen ist deswegen überraschend und daher unwirksam**, so das Amtsgericht.

Folgerichtig folgte das Amtsgericht darum der oben skizzierten Rechtspre-

chung des BGH zum Verzicht auf die Haftungshöchstbeträge des MÜ durch Vereinbarung der Ziffer 27.2 ADSp. Da die Beklagte ihrer sekundären Darlegungslast hinsichtlich der näheren Umstände des Schadensfalls nicht nachkam, wurde qualifiziertes Verschulden vermutet. Das beklagte Paketdienstunternehmen wurde zum vollen Schadensersatz wegen des Verlusts der beiden Pakete verurteilt.

Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Wir gehen davon aus, dass die Beklagte gegen dieses Urteil Berufung einlegen wird. Es bleibt deswegen abzuwarten, ob die Instanzgerichte der Auffassung des Amtsgerichts Neuss folgen werden.

Aus unserer Sicht ist die Argumentation des Amtsgerichts Neuss nachvollziehbar und in sich stimmig. § 305 c BGB stellt auf das äußere Erscheinungsbild des Vertrags ab. Nach dem äußeren Erscheinungsbild der Beförderungsbedingungen ergibt sich ein Widerspruch zwischen einzelnen Klauseln. In der Einleitung, die wenn überhaupt noch von den meisten Kunden gelesen werden dürfte, findet sich kein Hinweis auf die Abbedingung von Ziffer 27 ADSp für den Bereich der Luftfracht. Dort ist nur ein Verweis auf die Abbedingung von Ziffer 29 ADSp enthalten. Dieser hat einen völlig anderen Regelungsbereich, nämlich die Verpflichtung des Spediteurs zur Unterhaltung einer Haftpflichtversicherung. Ein objektiver Dritter muss nicht von der Abbedingung einer für den Bereich der Haftung zentralen Klausel wie der Ziffer 27 ADSp ausgehen. Dieser Verzicht auf die mögliche Durchbrechung der Haftungshöchstbeträge nach dem MÜ durch Ziffer 27 ADSp findet sich erst auf der Folgeside der Beförderungsbedingungen in

den Einzelregelungen über die Haftung. Da hierauf in den allgemeinen Grundsätzen am Anfang der Beförderungsbedingungen mit keinem Wort hingewiesen wird, ist diese Regelung ungewöhnlich. Der Kunde des Paketdienstunternehmens braucht hiermit nicht zu rechnen. Dies gilt umso mehr, da nach § 305 Abs. 2 BGB Zweifel bei der Verwendung von Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu Lasten des Verwenders gehen.

Für die Praxis dürfte dieses Urteil unabhängig von der noch nicht bestehenden Rechtskraft Bedeutung entfalten. Denn - wie oben geschildert - eine Vielzahl von Spediteuren verwendet ähnliche Klauseln. Diese und deren Verkehrshaftungsversicherer konnten sich bislang zurücklehnen und darauf vertrauen, dass solche Klausel zur Herstellung der Haftungshöchstgrenzen des MÜ ausreichend waren. Hier herrscht nun Rechtsunsicherheit.

Vor diesem Hintergrund empfehlen wir Spediteuren, ihre Allgemeinen Beförderungsbedingungen genau auf derartige Widersprüche hin zu überprüfen oder überprüfen zu lassen. Die Ladungsinteressen hingegen sollten sich in möglichen Regressverfahren nicht mit dem Hinweis auf solch eine Klausel abweisen lassen. Stattdessen sollte jeweils im Einzelfall deren Wirksamkeit überprüft werden.

Michael Karschau

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-partner.com
Angela Schütte:
a.schuette@grimme-partner.com
Michael Karschau
m.karschau@grimme-partner.com

Grimme & Partner,
Neumühlen 15, 22763 Hamburg
Tel.: +49 40 32 57 87 70
Fax: +49 40 32 57 87 99
www.grimme-partner.com

Abschließend noch ein Hinweis in eigener Sache:

Wir sind zukünftig unter der Internetadresse www.grimme-partner.com zu erreichen. Entsprechend haben sich auch unsere E-Mail-Adressen geändert. Wir bitten Sie, unsere neuen E-Mail-Adressen in Ihr Adressbuch aufzunehmen. Selbstverständlich wird auch weiterhin die an unsere alten E-Mail-Adressen (...@grimme-kollegen.de) gerichtete Post regelmäßig auf unsere neuen E-Mail-Adressen umgeleitet.

Auf Anfrage stellen wir Ihnen gerne Abschriften der in den Beiträgen zitierten Urteile und Beschlüsse in Kopie zur Verfügung.

|