



**NEWSLETTER #03/2006**

**Der BGH zur Haftung der Deutschen Post AG zum Sendungsverlust**

Mit seiner Entscheidung vom 30.03.2006, Az. I ZR 123/03, hat der BGH zwischenzeitlich zum dritten Mal zur Haftung der Deutschen Post AG für einen Sendungsverlust Stellung genommen.

Die beiden ersten Entscheidungen des BGH – eine davon vom zehnten Zivilsenat – betrafen die Haftung der Deutschen Post AG für den Verlust einer Brief- (vgl. BGHZ 153, S. 327) bzw. einer Paketsendung (vgl. TransportR. 2005, S. 307) im grenzüberschreitenden Sendungsverkehr.

Nach der Auffassung des BGH in seinen vorgenannten Entscheidungen, kann sich die Deutsche Post AG im grenzüberschreitenden Sendungsverkehr auf die privilegierenden, die Haftung minimierenden Vorschriften des Post-Paket-Übereinkommens („PPÜ“) bzw. des Weltpostvertrages („WPV“, vgl. hierzu auch: Rode: Haftungsrahmen nach dem Weltpostvertrag, TransportR. 2005, S. 301) berufen, ohne dass es – vergleichbar mit einer Haftung des Luftfrachtführers nach den Bestimmungen des MÜ – für den Anspruchsteller möglich wäre, die Haftung der Deutschen Post AG, wegen eines qualifizierten Verschuldens, zu durchbrechen.

Wegen der Einzelheiten darf auf die beiden genannten Entscheidungen verwiesen werden.

Mit seiner o.g. Entscheidung vom 30.03.2006 hat der BGH nunmehr zum ersten Mal zur Haftung der Deutschen Post AG im innerdeutschen Sendungsverkehr Stellung genommen, und zwar einen sog. Express-Brief betreffend, mit welchem Diamanten versandt wurden.

Das bemerkenswerte an fraglicher – m.E. i.E. zutreffender - Entscheidung ist, dass der BGH dem Grunde nach zu einer unbeschränkten Haftung der Deutschen Post für den Verlust des fraglichen Express-Briefs nach § 435 HGB gelangt ist, obwohl die Deutsche Post AG gem. § 449 II 1 HGB (wohl) die Möglichkeit gehabt hätte, ihre Haftung mittels AGB zu limitieren.

Dass der BGH zu einem entsprechenden Ergebnis gelangen konnte, ist in dem widersprüchlichen Inhalt der seinerzeit geltenden AGB der Deutschen Post AG mit Stand vom 01.03.2001 begründet, wie er jedoch auch den aktuellen AGB der Deutschen Post AG entspricht.

Nach den maßgeblichen Klauseln in Ziff. 2 der AGB der Deutschen Post

AG, sollen – verkürzt - bestimmte Güter – in der Regel solche mit einem Wert von über (gerade einmal) EUR 511,29 – von der Beförderung ausgeschlossen sein (sog. „Verbotsgut“), ein Beförderungsvertrag über solche Sendungen nicht zu Stande kommen, solche Sendungen zurückgewiesen bzw. mit einem Nachentgelt belegt werden können und soll gleichzeitig die Anfechtung eines etwaig gleichwohl zu Stande gekommenen Beförderungsvertrages wegen arglistiger Täuschung gem. § 123 BGB erklärt sein.

In der die Haftung der Deutschen Post betr. Ziff. 6 der o.g. AGB der Deutschen Post AG ist in Abs. 1 bestimmt, dass die Deutsche Post AG für Schäden, welche die Deutsche Post AG leichtfertig i.S.d. § 435 HGB verursacht hat, der Höhe nach unbegrenzt haftet, und zwar ausdrücklich ohne eine Unterscheidung zwischen sog. „Verbotsgut“ und „bedingungsgerechten Sendungen“ zu machen.

Obzwar es offensichtlich ist, dass der Inhalt der vorangestellten Klausel nicht nur nachgerade unverständlich und widersprüchlich ist, hat der BGH ausdrücklich für sich offen gelassen, ob betr. Klauseln nicht bereits „intransparent“ und damit unwirksam sind.

Der BGH ist für sich vielmehr zu dem Ergebnis gelangt, dass nach einer objektiven Auslegung der betr. Klauseln, mit Entgegennahme einer „Verbotsgut“ enthaltenden Sendung durch die Deutsche Post AG sehr wohl ein wirksamer Beförderungsvertrag zu Stande kommt, da andernfalls – abgesehen davon, dass allenfalls Willenserklärungen angefochten werden können, nicht aber Verträge – die Klauseln der AGB der Deutschen Post AG über die Anfechtung entsprechender Verträge und über die unbegrenzte Haftung im Falle eines qualifizierten Verschuldens ins Leere gingen.

Auch sei die Deutsche Post AG nicht wegen eines Verschuldens des Absenders bei Vertragsschluss, wegen unterlassener Aufklärung über den Sendungsinhalt, o.ä. von ihrer Haftung befreit, da der Deutschen Post AG ein Schaden insoweit nicht entstanden sei.

Vielmehr der BGH seine Rechtsprechung zum qualifizierten Verschulden auch auf die Haftung der Deutschen Post AG fortschreibt und ein solches bejaht, als die Deutsche Post AG keine zureichenden sog. Schnittstellenkontrollen eingerichtet habe.

Allerdings schreibt der BGH auch seine jüngste Rechtsprechung (vgl. nur BGH, TransportR. 2006, S. 114, S. 116, S. 119, S. 121, S. 161, S. 166, S. 169, S. 171 ) zum Mitverschulden des Absenders fort und sei ein solches anzunehmen, da davon auszugehen sei, dass bei gehöriger Wertdeklaration die Deutsche Post AG die streitgegenständliche Sendung anders, d.h. sicherer befördert hätte.

Zur Feststellung des Mitverschuldensanteils, und wegen einer nach Auffassung des BGH durch die Vorinstanz fehlerhaft festgestellte vorsätzliche Straftat, hat der BGH die Sache an die Vorinstanz zurückverwiesen.

Die Entscheidung des BGH ist insoweit auch für andere Beförderungsverträge bedeutsam, als nun auch der BGH, wie zuvor auch schon die meisten Instanzgerichte (vgl. AG Frankfurt, TransportR. 2001, S. 369; LG Hamburg, TransportR. 2002, S. 106; HandelsG. Wien, TransportR. 2002, S. 118 (m. Anm. des Unterzeichners); OLG Düsseldorf, TransportR. 2002, S. 158 (161)), festgeschrieben hat, dass Klauseln - wie sie in nahezu jedem Bedingungswerk eines Paketdienstleisters enthalten sind - über sog. Verbotsgut, das Zustandekommen eines Beförderungsvertrages gem. der §§ 407 ff

HGB nicht hindern, wenn der Beförderungsunternehmer eine solche Sendung entgegennimmt, gleich, ob er deren Inhalt kennt oder nicht.

Soweit der BGH in seiner aktuellen „ständigen“ Rechtsprechung jedoch ein Mitverschulden des Versenders - welches mit max. 50% zu quantifizieren sei (vgl. BGH, TransportR. 2006, S. 161 (165)) - annimmt, indem er unterstellt, dass der Frachtführer die Sendung bei gehöriger Wertdeklaration – wobei eine solche nach Auffassung des BGH schon bei einem Sendungswert von EUR 5.000,- erforderlich sein soll (vgl. TransportR. 2006, S. 166 (169)) – sicherer befördert hätte, ist nicht recht zu ersehen, wie der BGH für sich (ohne das hierüber Beweis erhoben worden wäre) zu einer entsprechenden Annahme gelangen konnte.

Tatsächlich nämlich die Praxis zeigt, dass eine gesonderte Behandlung von wertdeklarierten Sendungen im Gewahrsam der Deutschen Post nicht stattfindet und gleiches auch für die wohl überwiegende Zahl der übrigen Paketdienstleister gelten muss.

**Ausblick:** Aktuell stehen – soweit ersichtlich – noch zwei Entscheidungen des BGH zur Haftung der Deutschen Post AG aus.

Eine die Haftung der Deutschen Post AG betr. innerdeutsche Einschreibesendungen (Az I ZR 136/03, Termin zur mündlichen Verhandlung am 14.06.2006) und eine betr. innerdeutscher Paketsendungen (Az. I ZR 245/03, Termin zur mündlichen Verhandlung am 13.07.2006 sowie Az. I ZR 198/03, Termin zur mündlichen Verhandlung 28.09.2006), jeweils Verbotsgut beinhaltend.

Da die AGB der Deutschen Post AG betr. Einschreibesendungen i.w. den

gleichen Inhalt, wie die hier interessierenden, hatten, für Paketsendungen die Deutsche Post AG aber – gleich ihren Mitbewerbern – nach den §§ 425 HGB einzustehen hat, ohne ihre Haftung nach § 449 II 1 HGB mittels AGB beschränken zu können (vgl. Koller: Transportrecht, 5. Auflage, §§ 449 HGB, Rz. 29), dürften die noch ausstehenden Entscheidungen i.E. ähnlich ausfallen.

Allerdings ist abzusehen, dass die Deutsche Post AG ihre AGB Briefsendungen betr. (wieder einmal) ändert und der aktuellen Entscheidung des BGH „anpasst“.

Soweit es die o.g. Entscheidungen des BGH betrifft, welche die Haftung der Deutschen Post AG für internationale Sendungen behandelten, dürften diese i.w. gegenstandslos geworden sein, als die Deutsche Post AG fragliche Sendungen zwischenzeitlich über ihr Tochterunternehmen „DHL“ befördert, „DHL“ aber - anders als die Deutsche Post AG - nicht Nachfolgeunternehmen der Deutschen Post gem. *Art. 4 I Gesetz zu den Verträgen vom 15.09.1999 des Weltpostvereins* vom 18.06.2002 (BGBl. II 2002, S. 1446) i.V.m. der *Bekanntmachung der Bundesregierung* vom 31.03.2003 (BGBl. II 2003, S. 327) ist und sich insoweit nicht auf die privilegierenden Vorschriften des PPÜ und des WPV berufen kann!

*Benjamin Grimme*

## **Strafrechtliche Verantwortlichkeit des Frachtführers für Lenkzeitverstöße seiner Fahrer**

Bei Nichteinhaltung der Lenkzeiten kommen Fahrer und Unternehmer meistens mit einem „blauen Auge“ in Form eines Bußgelds davon. Als Transportversicherer liegt in einem solchen Fall zudem der Vorwurf der vorsätzlichen oder leichtfertigen Herbeiführung des Schadens – und damit eine volle Haftung seitens des Frachtführers – nahe.

In nicht wenigen Fällen kommt es jedoch vor, dass im Zuge von Lenkzeitüberschreitungen Unfälle passieren, bei denen es nicht nur zu Sach- sondern auch Personenschäden kommt. Die Fahrer werden in solchen Fällen in der Regel dann wegen fahrlässiger Körperverletzung/Tötung verurteilt.

Die Fahrer selbst sind es überwiegend nicht, die aus eigenem Antrieb Ruhezeiten nicht einhalten. In vielen Fällen ist es so, dass der Unternehmer seine Fahrer anweist, dies zu tun, um mit wenig Personal die zeitlich eng kalkulierten Termine einhalten zu können.

Diesem Umstand hat vor kurzem das LG Nürnberg in seinem Urteil vom 08.02.2006 – AZ 2 NS 915 Js 144710/2003 - Rechnung getragen. Es hat die zwei Geschäftsführer eines Speditionsunternehmens wegen fahrlässiger Tötung zu Gefängnisstrafen auf Bewährung verurteilt. Einem der beiden Geschäftsführer wurde für die Dauer von 4 Jahren verboten, das Speditionsgewerbe auszuüben.

Den Verurteilungen lag folgender Tatbestand zugrunde:

In der Organisation der Firma der Angeklagten wurde zwischen Fernverkehrsfahrten einerseits und Nah- bzw.

Regionalverkehrsfahrten andererseits unterschieden. Die Fernverkehrsrouten, mit Ausnahme einer Tour, waren von einem der Angeklagten spätestens seit Beginn 2000 so organisiert, dass sie von den LKW-Fahrern in der Regel nicht ohne wesentliche Verstöße gegen die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten in den von den Angeklagten vorgegebenen Zeiten gefahren werden konnten. Obwohl beide Angeklagte immer wieder von den angestellten LKW-Fahrern auf die regelmäßigen Verstöße gegen die gesetzlichen Lenk- und Ruhezeiten angesprochen worden waren, bestand einer der Angeklagten zumindest bis Oktober 2004 auch dann auf Einhaltung der vorgegebenen Ankunftszeiten, wenn dies mit einem wesentlichen Unterschreiten der gesetzlichen Ruhezeiten verbunden war. Zur Vertuschung der Lenk- und Ruhezeitverstöße bei evtl. Behördenkontrollen erhielten die Fernverkehrsfahrer regelmäßig in einer Vielzahl von Fällen, wenn ihre Tachographenschreiben erhebliche Verstöße anzeigten, von einem der Angeklagten ausgestellte, inhaltlich unwahre Urlaubsbescheinigungen für die Tage, an denen die Verstöße begangen worden waren. Im Jahre 2001 erließ das Gewerbeaufsichtsamt Zwickau gegen einen der Angeklagten einen Bußgeldbescheid mit Geldbußen über insgesamt 14.735,00 DM wegen erheblicher Tagesruhezeit- und Tageslenkzeitverstöße der Fernfahrer des Unternehmens in der Zeit vom 01.01.2001 bis 25.02.2001. Im Jahre 2003 erließ das gleiche Gewerbeaufsichtsamt einen Bußgeldbescheid gegen einen der Angeklagten in Höhe von EUR 1.950,00 wegen Nichtvorlage von Tachographenschreiben.

In dem zu entscheidenden Fall brach der angestellte Fernverkehrsfahrer am 10.08.2003 gegen 18.00 Uhr im Auftrag des Speditionsunternehmens zu seiner Tour auf (Es sei noch erwähnt,

dass die Temperaturen zu dieser Zeit des „Jahrhundertssommers“ bei mind. 30°C lagen). Auftragsgemäß fuhr er mehrere Ladestellen an, wobei er Teilmengen selbständig entlud. Am nächsten Tag gegen 8.45 Uhr kam er an seiner vorletzten Ladestelle an. Zu diesem Zeitpunkt hatte er lediglich 45 min. Pause gemacht. Er rief in der Firma an und teilte einem der beiden Angeklagten mit, dass die Lenkzeit bis zum nächsten Kunden, Fahrtdauer ca. 3 Stunden, nicht ausreichen würde. Ihm wurde trotzdem die Weisung erteilt, weiterzufahren. Der Fahrer fuhr dementsprechend zur nächsten Ladestelle, wo er gegen 11.45 Uhr ankam. Dort sollte der LKW eigentlich von einem anderen Fahrer übernommen werden. Gegen 13.00 Uhr meldete sich jedoch einer der Angeklagten bei dem Fahrer, um ihm die Weisung zu erteilen, selbst zur nächsten Ladestelle zu fahren, da der ursprüngliche vorgesehene Fahrer nicht rechtzeitig ankommen würde. Der Fahrer fuhr weisungsgemäß zur letzten Ladestelle, wo er gegen 14.00 Uhr ankam. Nach Entladen meldete er seinen LKW bei der Firma als leer. Er wies erneut auf die mittlerweile bei weitem überschrittenen Lenkzeiten hin. Seitens einem der Angeklagten wurde ihm jedoch mitgeteilt, dass er keine Pause machen könne, da er Rückfracht habe. Diese holte er weisungsgemäß ab und musste dann an der Ladestelle warten, bis er gegen 18.30 Uhr laden konnte. Gegen 20.00 Uhr fuhr er dann weiter bis ca. 23.45 Uhr. Gegen 0.00 Uhr legte er sich schlafen und fuhr gegen 1.15 Uhr weiter.

Am 12.08.2003 gegen 3.19 Uhr auf der BAB bei einer Geschwindigkeit des Lastzugs von ca. 90 km/h schief der Fahrer infolge seiner Übermüdung am Steuer ein und geriet deshalb mit seinem Lastzug nach rechts auf den Standstreifen. Zur gleichen Zeit standen der 29jährige F. und die 40jährige

R.S. am Standstreifen der BAB außerhalb ihres VW-Busses und waren damit beschäftigt, einen Reifen zu wechseln. Beide trugen orangefarbene Warnwesten und hatten die Pannensstelle mit einem Warndreieck, aufgestellt ca. 100 bis 150 Meter vor dem Fahrzeug, mehrere Pylonen und der Warnblinkanlage des VW-Busses abgesichert. Sie wurden von dem auf die Standspur geratenen Lastzug erfasst und verstarben noch an der Unfallstelle. Der Lastzug geriet weiter von der Fahrbahn ab und prallte gegen einen Erdhügel. Der Fahrer, der nicht angeschnallt war, wurde aus dem Fahrzeug geschleudert und erlitt u.a. ein Schädel-Hirn-Trauma.

Das Landgericht Nürnberg führt in seinen Entscheidungsgründen aus, dass einer der Angeklagten in seinem Betrieb ein gefährliches und rechtswidriges System, dass regelhaft zur Übermüdung bis hin zur Erschöpfung der Fahrer auf ihren Touren führen müsste und damit auch zwangsläufig zu Verstößen gegen die gesetzlich erlaubten Lenkzeiten gem. Verordnung (EWG) Nr. 3820/85 führte. Der Angeklagte handelte objektiv sorgfaltswidrig, weil er ein hoch gefährliches System schuf und unterhielt, dass regelmäßig bedingte, dass seine Fahrer fahruntüchtig im Sinne vom § 350c I Nr. 1b StGB am Straßenverkehr teilnahmen.

Bei dem weiteren Angeklagten, dem Sohn des ersten Angeklagten, fiel die Strafe ein wenig milder aus, da er von seinem Vater weisungsabhängig war.

Der Fahrer wurde zu einem Jahr Freiheitsstrafe auf Bewährung verurteilt, die Fahrerlaubnis entzogen und eine Führerscheinsperre von 18 Monaten verhängt.

Besonders interessant ist, was das Landgericht Nürnberg zur Aussetzung der Strafe auf Bewährung ausführte:

*Die Vollstreckung der Freiheitsstrafe, um auf mögliche künftige Täter einzuwirken und ein Gegengewicht zu der Neigung zu schaffen, ähnliche Systeme zu betreiben oder fortzuführen, ist nicht geboten. Die Strafschärfung aus dem Gesichtspunkt der Generalprävention ist dann gerechtfertigt, wenn eine gemeinschaftsschädliche Zunahme von gleich oder ähnlich gelagerten Straftaten zu verzeichnen ist. Die Kammer geht davon aus, dass die Anweisungen von Speditionsunternehmen an ihre angestellten Fahrer die gesetzlich vorgeschriebenen Lenkzeiten erheblich zu überschreiten und Ruhezeiten nicht einzuhalten und damit Verkehrsunfälle mit zum Teil erheblichen Personenschaden zu provozieren weit verbreitet sind und im Hinblick auf die wirtschaftliche Verschärfung der Situation in Deutschland und seinem Wettbewerb deutlich zugenommen haben. Die Vollstreckung der Freiheitsstrafe ist angesichts dieser Zunahme trotzdem nicht geboten, weil es sich – soweit ersichtlich – um die erste Verurteilung dieser Art handelt und zu erwarten ist, dass sich die interessierten Speditionskreise die Verurteilung eines Unternehmers zu einer Freiheitsstrafe von 2 Jahren auch dann zur Warnung dienen lassen, wenn die Freiheitsstrafe nicht vollstreckt wird. Anders wäre die Sachlage nur dann zu beurteilen gewesen, wenn bereits eine Vielzahl von ähnlichen Urteilen mit Freiheitsstrafen mit Bewährung vorgelegen hätten und der Angeklagte sehenden Auges trotz dieser Verurteilung sein verkehrgefährdendes System weiter aufrechterhalten hätte.*

Das Urteil ist nachzulesen unter: [www.justiz.bayern.de](http://www.justiz.bayern.de)

Es bleibt abzuwarten, ob in Zukunft weiter die Unternehmer bei Überschreitung der Lenkzeiten ihrer Fahrer

in die Verantwortung genommen werden.

Andrea Meyer

**Keine Haftung des Frachtführers gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR, wenn die Sendung bei einer weisungsgemäßen, nicht transportbedingten, längeren Zwischenlagerung beschädigt wird**

Das Landgericht Erfurt hat in seinem Urteil vom 27. September 2005 – 1 HK O 51/05 – die Klage eines Versicherers auf Zahlung von Schadensersatz gemäß Art. 17 Abs. 1 CMR zurückgewiesen.

Dem Verfahren lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Klägerin beehrte von der Beklagten, bei der es sich um den ausführenden Frachtführer handelte, aus übergegangenem Recht Ersatz von Transportschäden. Zum Transport gekommen waren 12 Bund Federstahldraht von Deutschland nach Italien. Die erste Anlieferung an die Empfängerin scheiterte aufgrund eines Streiks bei den Zollbehörden. Die Absenderin erteilte daraufhin der Beklagten die Weisung, dass die Sendung zwischengelagert werden solle und eine Woche später erneut der Versuch der Anlieferung unternommen werden solle. Die Annahme der Sendung nach der einwöchigen Einlagerung wurde jedoch seitens der Empfängerin verweigert, da diese Rostspuren und Verschmutzungen aufwies.

Die Klägerin vertrat die Ansicht, dass der ursprüngliche Beförderungsvertrag nicht durch die zwischenzeitliche Einlagerung beendet worden sei, da sich die Weisung auch auf die erneute Anlieferung erstreckt habe. Die Schäden an der Sendung seien darauf zurück-

zuführen, dass die Sendung Nässe und Schmutz ausgesetzt worden sei.

Die Beklagte ihrerseits bestreitet, dass sich die Weisung nicht auf die erneute Anlieferung des Gutes erstreckt habe und im übrigen scheidet ihre Haftung aus, weil sich eine dem Gut innenwohnende Gefahr verwirklicht habe.

Das Landgericht Erfurt wies die Klage mit der Begründung ab, dass die Beklagte sich auf die Haftungsbefreiung gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR berufen könne. Das Landgericht sah es als erwiesen an, dass der Schaden der Sendung durch die unsachgemäße Lagerung des Gutes verursacht worden sei. Zweifel daran, dass der Federstahldraht gerade bei der Zwischenlagerung Schaden genommen hat, bestanden für die Kammer nicht.

Nach Ansicht der Kammer kann sich die Beklagte erfolgreich auf die Haftungsbefreiung gemäß Art. 17 Abs. 2 CMR berufen. Denn der Frachtführer soll dann nicht haften, wenn die Beschädigung durch eine nicht vom Frachtführer verschuldete Weisung des Verfügungsberechtigten verursacht worden ist. Da sich die Weisungen der Absenderin gerade auf die schadensverursachende Zwischenlagerung bezog, haftet die Beklagte für deren mangelhafte Durchführung nicht. Die Kammer sah dieses Ergebnis auch nicht als unbillig an, denn es wäre unangemessen, dass die Beklagte mit der Haftung für das zusätzliche Risiko der Zwischenlagerung belastet werden würde.

Nach alledem wurde die Klage seitens des Landgerichtes abgewiesen.

Die Entscheidung des Landgericht Erfurt ist nicht rechtskräftig. Die Klägerin hat Berufung vor dem Thüringer Oberlandesgericht eingereicht. Das Thüringer Oberlandesgericht hat am 30. Mai

2006 einen Hinweisbeschluss erlassen und die Parteien darauf hingewiesen, dass der Senat beabsichtigt, die Berufung der Klägerin gegen das landgerichtliche Urteil durch einstimmigen Beschluss zurückzuweisen.

Interessanterweise führt der Senat als Begründung an, dass der geltend gemachte Anspruch der Klägerin bereits daran scheitert, dass die Voraussetzungen des Art. 17 Abs. 1 CMR nicht vorliegen. Im Gegensatz zur I. Instanz kommt der Senat somit gar nicht zur Haftungsbefreiung des Art. 17 Abs. 2 CMR.

Der Senat vertritt die Auffassung, dass die Beschädigung des Gutes nicht zwischen der Übernahme des Gutes durch die Beklagte und der Ablieferung durch diese eingetreten ist. Vorliegend verhält es sich so, dass die Einlagerung des Gutes, die auf ausdrückliche Weisung der Absenderin erfolgte, den ursprünglichen Beförderungsvertrag beendete. Der Senat kommt zu dem Ergebnis, dass eine weisungsgemäße, nicht transportbedingte, längere Zwischenlagerung der Ablieferung im Sinne des Art. 17 Abs. 1 CMR entspricht. Da der Schaden unstreitig während der Einlagerung entstanden ist, kommt eine Haftung der Beklagten nicht in Betracht, da die Beschädigung nicht während der Transporte gemäß der beiden Verträge eingetreten ist. Somit kommt es auf die Haftungsbefreiung nach Art. 17 Abs. 2 CMR nicht an.

Die Klägerin ihrerseits hat sich zu dem Hinweisbeschluss des Thüringer Oberlandesgerichts noch nicht geäußert, so dass bis Redaktionsschluss eine rechtskräftige Entscheidung nicht vorlag.

*Angela Schütte*

## **Zuständigkeit der Oberlandesgerichte in Fällen mit Auslandsberührung**

Seit ihrer Neufassung im Rahmen der Reform der Zivilprozessordnung ist die Zuständigkeitsvorschrift des § 119 Abs. 1 Nr. 1 b) und c) GVG vielfach Gegenstand von Wiedereinsetzungseinträgen bei Oberlandesgerichten gewesen, kürzlich sogar Anlass einer Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht. Jedenfalls stellt § 119 GVG eine Regelung dar, die für den Rechtsanwalt erhebliches Haftungspotential birgt.

Worum geht es genau? § 119 Abs. 1 Nr. 1 GVG regelt allgemein die Zuständigkeit von Oberlandesgerichten im Falle der Berufung und der Beschwerde gegen Entscheidungen der Amtsgerichte. Danach ist die Zuständigkeit der Oberlandesgerichte – und nicht der Landgerichte, wie man meinen könnte – bei Berufungen in amtsgerichtlichen Streitigkeiten über Ansprüche gegeben, die von oder gegen eine Partei erhoben werden, die ihren allgemeinen Gerichtsstand (bei juristischen Personen also deren Hauptsitz) außerhalb der Bundesrepublik Deutschland haben (§ 119 Abs. 1 Nr. 1 b) GVG). Mit anderen Worten: Sobald eine der Parteien ihren Sitz im Ausland hat, muss zwingend die Berufung gegen das Urteil des Amtsgerichts beim Oberlandesgericht eingelegt werden; andernfalls wird die Berufung als unzulässig verworfen. Hintergrund dieser fragwürdigen Regelung ist die Vorstellung, dass im Falle des Sitzes einer Partei im Ausland Fragen des internationalen Privatrechts betroffen sein könnten, die nach Auffassung des Gesetzgebers nur oder nur hinreichend von Oberlandesgerichten, nicht aber von Landgerichten aufgeklärt werden können - für die Landgerichte nicht besonders schmeichelhaft (!).

Während die Regelung des § 119 Abs. 1 Nr. 1 b) GVG grundsätzlich keinen Raum für Auslegung bietet (die Frage, wo eine Partei ihren Hauptsitz hat, lässt sich in der Regel klären), ist dies bei der Parallelvorschrift des § 119 Abs. 1 Nr. 1 c) GVG anders. Diese Regelung bestimmt, dass die Zuständigkeit der Oberlandesgerichte auch für Berufungen gegen Urteile des Amtsgerichts gegeben ist, in denen das Amtsgericht ausländisches Recht angewendet und dies in den Entscheidungsgründen ausdrücklich festgestellt hat (§ 119 Abs. 1 Nr. 1 c) GVG). Wann hat aber das Amtsgericht ausländisches Recht angewendet? Hier streiten sich die Geister bzw. die Gerichte: Hat das Amtsgericht ausländisches Recht bereits dann angewendet, wenn es in den Entscheidungsgründen zu dem Ergebnis kommt, dass es grade nicht anwendbar ist? Tatsächlich wurde eine entsprechende Auffassung bereits in der Rechtsprechung vertreten. Praktisch bedeutet dies in solchen zweideutigen Fällen, dass der Rechtsanwalt, um sich nicht die Gefahr der Haftung auszusetzen, eigentlich und zur Sicherheit bei zwei Gerichten, nämlich dem Landgericht und dem Oberlandesgericht parallel Berufung einlegen muss.

Wird nun versehentlich falsch beim Landgericht Berufung in einer Sache mit Auslandsberührung eingelegt, könnte man sich auf den Standpunkt stellen, dass das funktionell unzuständige Landgericht aus Gründen des grundgesetzlich geschützten Rechts auf ein faires Verfahren, dazu verpflichtet ist, den Verfahrensbeteiligten auf seine Unzuständigkeit hinzuweisen. Das Bundesverfassungsgericht (BVerfG) hat zu dieser Frage in einer neueren Entscheidung (Beschluss vom 17.01.2006, 1 BvR 2558/05, NJW 2006, 1579) zwar entschieden, dass die Gerichte grundsätzlich eine Für-



sorgepflicht dahingehend treffe, beispielsweise fehlgeleitete Schriftsätze im Rahmen des üblichen Geschäftsgangs an das zuständige Gericht weiterzuleiten. Aus dieser verfassungsrechtlichen Fürsorgepflicht lasse sich aber keine generelle Verpflichtung zur sofortigen Prüfung der Zuständigkeit bei Eingang der Rechtsmittelschrift ableiten. Dies habe zur Folge, dass die gängige Praxis der Gerichte, die Zuständigkeit in Sachen mit Auslandsberührung erst bei Eingang der Berufungsbegründung zu prüfen, nicht zu beanstanden sei; denn eine derartige Prüfung könne nicht von den Geschäftsstellenbeamten des Gericht vorgenommen werden.

Da aber regelmäßig die Rechtsmittelfrist zur Einlegung der Berufung bei Prüfung der Berufungsbegründungsschrift bereits abgelaufen ist, wird der Hinweis des Landgerichts auf seine Unzuständigkeit zu spät kommen, d.h. eine erneute Berufung vor dem eigentlich zuständigen Oberlandesgericht nicht mehr möglich sein.

Im Ergebnis ist also im Hinblick auf den § 119 GVG in Fällen der Berufung gegen Urteile des Amtsgerichts nach wie vor höchste Vorsicht und eine genaue Prüfung der Zuständigkeiten geboten.

*Niels Onno Tobien*

### **Inwieweit kann eine mangelhafte Auswahl des Fahrpersonals den Verkehrshaftungsversicherer des Frachtführers berechtigen, die Versicherungsdeckung zu verweigern?**

Das OLG Saarbrücken (Urteil vom 13.07.2005, AZ 5 U 689/04-70) hatte in jüngster Vergangenheit über einen interessanten Fall zu entscheiden, der insbesondere unsere Mandanten aus der Versicherungswirtschaft interessie-

ren wird, aber auch einen wertvollen Warnhinweis für Frachtführer und Spediteure gibt:

Ein Transportunternehmen hatte einen Schaden bei seinem Verkehrshaftungsversicherer angemeldet. Der Verlust von Transportware war entstanden, da eine angestellter Fahrer Ware vom LKW entwendet hatte und diese nicht dem Empfänger zugeführt hatte.

Der Versicherer verweigerte die Deckung unter Bezugnahme auf Ziffer 3 seiner Versicherungsbedingungen, in denen es heißt: *„Ausgeschlossen sind Versicherungsansprüche aller Personen, die den Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, herbeigeführt haben.“*

Ziffer 7.1.2. AVB bestimmt dann weiter, dass *„es dem VN obliegt, das Fahrpersonal sorgfältig auszuwählen und laufend zu überwachen sowie die weiteren mit dem Versicherer besonders vereinbarten Schadensverhütungsmaßnahmen einzuhalten.“*

Der Fahrer des nun auf Auszahlung der Schadenssummen gegen den Versicherer klagenden Fuhrunternehmens hatte bereits in vorherigen Anstellungsverhältnissen gestohlen und war deswegen bereits wegen Unterschlagung in 16 Fällen zu einer Gesamtfreiheitsstrafe von einem Jahr und sechs Monaten verurteilt worden.

Der nun klagende Fuhrunternehmer hatte den Fahrer, der sich auf ein Inserat hin gemeldet hatte, in seiner Wohnung aufgesucht, um sich einen persönlichen Eindruck von seiner Person und seiner Integrität zu verschaffen. Zeugnisse, sonstige Referenzen oder etwa ein polizeiliches Führungszeugnis hatte die Klägerin nicht verlangt und

auch keine Erkundigungen bei vorherigen Arbeitgebern eingezogen.

Die Klage blieb in beiden Instanzen erfolglos.

Das Gericht führt aus: „ *Die Obliegenheit zur sorgfältigen Auswahl des Fahrpersonals wird verletzt, wenn sich der Versicherungsnehmer (Arbeitgeber) kein polizeiliches Führungszeugnis vorlegen lässt oder sich nicht bei bisherigen Arbeitgebern über den Leumund unterrichtet.*“

Zwar müssen Deckungsbegrenzungen nach dem OLG deutlich in der Police hervorgehoben sein, was vorliegend der Fall war. Es muß also in der Police in jeden Fall eine Ziffer den Ausschluss von grob fahrlässigen Verhalten deutlich machen, ansonsten wäre die Deckungsklage wohl erfolgreich gewesen. Erforderlich war nach der Formulierung aus der Police weiter, dass Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Grob fahrlässiges Handeln meint die Verletzung von grundlegenden, auf der Hand liegender Sorgfaltspflichten und das Sichhinwegsetzen über Bedenken, die sich jedem aufdrängen mussten. Nach dem OLG muss es jedem einleuchten, „ *dass man einem bisher völlig unbekanntne Fahrer nicht ohne gründliche Prüfung seines Werdeganges und seiner Zuverlässigkeit, z.B. aufgrund von Unterlagen und Zeugnissen über seine bisherigen Beschäftigungsverhältnisse, z.B. aufgrund von Unterlagen und Zeugnissen über seine bisherigen Beschäftigungsverhältnisse und telefonischer Erkundigungen bei früheren Arbeitgebern, einen LKW mit wertvoller Ladung anvertraut, insbesondere wenn die Transporte vom neu einzustellenden Fahrer allein und nicht mit einem weiteren verlässlichen Fahrer durchgeführt werden sollen. Eine solche Verantwortung darf nur Personen*

*übertragen werden, die nicht nur die für Ihren Beruf nötigen technischen Kenntnisse und Fähigkeiten besitzen, sondern auch die Charaktereigenschaften haben, die sie vor leichtfertiger Gefährdung von Menschen und Sachgütern bewahren, vor allen Gewissenhaftigkeit, Zuverlässigkeit und Verantwortungsgefühl.*“

Indem die Klägerin auf die Einholung dieser Erkundigungen verzichtet hat, habe sie grundlegende, auf der Hand liegende Sorgfaltspflichten außer acht gelassen und sich über die Sicherungsinteressen ihres Auftraggebers bezüglich der ihr anvertrauten Güter hinweg gesetzt.

Einschränkend ist hierbei aber zu beachten, dass gerade das in Rede stehende leichtfertige Verhalten des Versicherungsnehmers den Versicherungsfall herbeigeführt haben, also eine Vornahme der gebotenen Zuverlässigkeitsprüfung den Eintritt des Versicherungsfalls vermieden hätte, wozu die Beklagte ( Entlastungs)- Beweispflichtig ist.

Diese Kausalität ist nicht ohne weiteres betreffend der Vorlage eines polizeilichen Führungszeugnisses zu bejahen, da sich aus diesem nicht zwingend die einschlägige Art der Vorstrafen ergäbe.

Vorliegend habe die Klägerin aber weiter auf jegliche effektive und zumutbare Vorsichtsmaßnahme, also das einholen von Erkundigungen beim Arbeitgeber oder die Vorlage von Zeugnissen, bei der Einstellung des Fahrers verzichtet. Da die Klägerin nach Einholung dieser Erkundigungen den Fahrer nicht eingestellt hätte, ist dieser Beweis vorliegend geführt.

Fazit: Die Versicherungswirtschaft hat ein sicherlich nachvollziehbares Interesse daran, Schäden, die durch vorgenannte Umstände entstanden sind,

von der Deckung auszuschließen sind, bzw. die Haftung für diese zu reduzieren. Fuhrunternehmer sollten ihre Policen bezüglich solcher Formulierungen prüfen und zur Sicherheit ein festes

Prüfprozedere für die Einstellung von Fahrern, entwickeln.

*Malte Neuhaus*

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)

Niels Tobien: [n.tobien@grimme-kollegen.de](mailto:n.tobien@grimme-kollegen.de)

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