



NEWSLETTER #03/2007

Erweiterung der Haftung nach dem MÜ durch Verweis auf ADSp, o. ä.?

Die Haftung des Luftfrachtführers für Sendungsverluste pp. ist nach Art. 22 III MÜ auf den Gegenwert von 17 SZR für das Kilogramm des Sendungsgewichtes begrenzt.

Die Vorschriften des MÜ finden regelmäßig auch auf Spediteure Anwendung, und zwar nach § 459 HGB ("Fixkosten- / Sammelladungsspedition").

Jedenfalls zum gegenwärtigen Zeitpunkt ist die Haftungsbegrenzung des MÜ wohl nicht zu durchbrechen.

Das Amtsgericht Hamburg hat mit (rechtskräftigem!) Urteil vom 04.04.2007, Az. 31A C 310/06 (= TransportR. 2007, S. 328), jüngst jedoch entschieden, dass bei einem qualifizierten Verschulden des Spediteurs, der Spediteur für einen Schaden während einer int. Luftbeförderung sehr wohl der Höhe nach unbegrenzt einzustehen habe, wenn die Geltung der ADSp vereinbart wurde.

Das Amtsgericht Hamburg führt zu Begründung aus, dass der Hinweis des Spediteurs auf die Geltung der ADSp aus Sicht des Empfängers nur so verstanden werden könne, dass sich die rechtlichen Beziehungen zwischen

dem Spediteur und seinem Auftraggeber nach den ADSp regeln sollen, soweit nicht zwingendes Recht entgegensteht.

Nach Art. 25 MÜ könne der Luftfrachtführer auf die Haftungsbeschränkungen des MÜ verzichten.

Da nun aber nach Ziff. 27 ADSp der Spediteur bei einem qualifizierten Verschulden unbeschränkt haften soll, verzichte der Spediteur auf die sich aus dem MÜ ergebenden Haftungsbeschränkungen.

Die Entscheidung des AG Hamburg hat in der Praxis erhebliche Kritik erfahren.

Boettge (= TransportR. 2007, S. 306) ist der Entscheidung des AG Hamburg bereits entgegen getreten.

Und zwar mit der Begründung, dass die Bestimmungen der ADSp wegen "AGB-rechtlicher Bedenken" keine Anwendung fänden.

Im übrigen aber ein Speditionsvertrag auch keinen Luftbeförderungsvertrag i.S.d. Art. 25 MÜ darstelle, durch welchen die Haftungsbeschränkungen des MÜ abbedungen werden könnten.

Obzwar ich die Begründung von Boettge für falsch erachte, dürfte seine Kritik

an dem Urteil des AG Hamburg i.E. berechtigt sein.

Nach meiner Auffassung bestimmt Ziff. 23.1.2 ADSp eindeutig, dass sich die Haftung des Spediteurs bei einem Schaden während der Beförderung (ausschließlich) nach den zwingenden frachtrechtlichen Bestimmungen richten soll.

Bis auf das MÜ, haftet der Spediteur nach den einschlägigen frachtrechtlichen Bestimmungen des HGB, des WA und der CMR bei einem qualifizierten Verschulden der Höhe nach grundsätzlich unbegrenzt.

Ziff. 27 ADSp sollte nach meinem Verständnis daher auch nur eine klarstellende Funktion zukommen, um eine Unwirksamkeit der ADSp nach § 449 HGB, §§ 306 ff. BGB zu verhindern.

Der Widerspruch der Ziff. 27 ADSp zu der sich nach dem MÜ ergebenden (begrenzten) Haftung wurde offensichtlich übersehen (so i.E. wohl auch Koller: Transportrecht, 6. Auflage, Ziff. 27 ADSp, Rz. 1).

Anhaltspunkte dafür, dass durch die ADSp die Haftung des Spediteurs im Verhältnis zu den gesetzlichen Bestimmungen erweitert werden sollte, sind m. E. nicht zu ersehen.

Allerdings ist zu bedenken, dass das Landgericht Karlsruhe in seiner Entscheidung vom 11.07.2006, Az. 6 O 503/05, bereits zu einer ähnlichen Entscheidung wie das Amtsgericht Hamburg gelangt ist.

In dem der Entscheidung des LG Karlsruhe zu Grunde liegenden Sachverhalt, hatte ein Paketdienstleister in seinen AGB darauf hingewiesen, dass sich seine Haftung nach den Bestimmungen des WA 1955, bzw. der CMR richte.

Das LG Karlsruhe hat fragliche Klauseln in den AGB des Paketdienstleisters (ebenfalls) als Verzicht des Paketdienstleisters auf die Haftungsbeschränkungen des MÜ nach Art. 25 MÜ gewertet.

Mit der Folge, dass der Paketdienstleister wegen eines zu vermutenden qualifizierten Verschuldens für den Schaden unbegrenzt einzustehen hatte.

Es ist abzusehen, dass die vorangestellten Fragen die Gerichte auch in der Zukunft beschäftigen werden.

Das mag aus Sicht der Verkehrshaftungsversicherer negativ, aus der Sicht der Transportversicherer jedoch positiv sein.

Für Spediteure könnte sich jedoch die Frage stellen, ob sie über zureichenden (Verkehrshaftungs-) Versicherungsschutz verfügen.

Benjamin Grimme

Reform des Versicherungsvertragsgesetzes (VVG) zum 01.01.2008

Der Bundestag hat am 05.07.2007 das neue VVG (im folgenden VVG-E) verabschiedet. Das Gesetz soll im September dem Bundesrat vorgelegt werden. Da es sich bei dem neuen VVG um ein sog. nicht zustimmungsbedürftiges Gesetz handelt, hat der Bundesrat lediglich ein Einspruchsrecht. Einsprüche des Bundesrats können jedoch durch einen mehrheitlichen Beschluss im Bundestag zurückgewiesen werden. Das betreffende Gesetz gilt damit praktisch als beschlossen.

Wenn das neue VVG wie geplant am 01.01.2008 in Kraft tritt, löst es das derzeit geltende Gesetz nach genau hundert Jahren ab. Aufgrund dieser langen Zeitspanne ist verständlich,

dass eine umfassende Form erforderlich war. Ob der verabschiedete Gesetzesentwurf die Erwartungen der Versicherten erfüllen kann, wird in der Branche kontrovers diskutiert.

Die wichtigsten Inhalte der Reform sind:

- Abschaffung des Policenmodells

Dies bedeutet, dass der Versicherer zukünftig dem Versicherungskunden alle Verbraucherinformationen bereits bei Antragstellung zu erteilen hat, § 7 VVG-E. Der Ablauf ist dann wie folgt: Antrag des VN – Prüfung durch VR – Annahme durch VR. Der VN kann seine Vertragserklärung innerhalb von zwei Wochen widerrufen, § 8 VVG-E.

- Beratung – und Dokumentationspflichten des Versicherers

Die Versicherer müssen den Versicherungsnehmer vor Abschluss eines Vertrags besser beraten und informieren. Eine Beratungs-, Frage- und Dokumentationspflicht wird gem. § 6 VVG-E zukünftig – neben den Versicherungsmakler – auch den Versicherer selbst treffen. § 6 VVG-E sieht jedoch Ausnahmen vor.

- Vertragliche Obliegenheiten

Verletzt der VN zukünftig eine Obliegenheit, bemessen sich die Folgen danach, wie stark sein Verschulden wiegt. Abgeschafft wird das „Alles-oder-Nichts-Prinzip“. Der Entwurf sieht ein abgestuftes Modell vor, das den Grad des Verschuldens berücksichtigt.

Wegfallen soll die Pflicht des Versicherers, den Versicherungsvertrag zu kündigen, wenn er sich auf seine Leistungsfrei-

heit berufen möchte. § 6 Absatz 1 VVG sieht bisher vor, dass sich der Versicherer bei einer Obliegenheitsverletzung vor Eintritt des Versicherungsfalles auf eine Leistungsfreiheit nur dann erfolgreich berufen kann, wenn er den Versicherungsvertrag gekündigt hat. Dieses so genannte Klarstellungs-erfordernis soll künftig nicht mehr erforderlich sein.

- Vorvertragliche Anzeigepflicht

Eine weitere wichtige Neuerung betrifft die vorvertragliche Anzeigepflicht gemäß § 19 VVG-E. Die vorvertragliche Anzeigepflicht verpflichtet den Versicherungsnehmer zukünftig nur noch zur Anzeige der Umstände, nach denen der Versicherer in Textform gefragt hat. Das Risiko der Fehleinschätzung, ob ein Umstand für das versicherte Risiko erheblich ist, liegt damit nicht mehr beim Versicherungsnehmer.

Das Rücktrittsrecht des Versicherers soll auf Fälle grob fahrlässiger und vorsätzlicher Anzeigepflichtverletzungen begrenzt werden. Dabei gilt:

- Einfache Fahrlässigkeit führt nicht zum Rücktrittsrecht (aber z.B. Erhöhung der Prämie)

- Grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz führen zu einem Rücktrittsrecht

Wie bisher, soll es auch zukünftig darauf ankommen, ob die Pflichtverletzung für den Eintritt des Schadenfalls, und damit für die Leistungspflicht des Versicherers, kausal geworden ist.

Besondere Schwierigkeiten dürften dem Versicherer auch die neuen Begründungsanforderungen bereiten. Nach § 21 Abs. 1 VVG-E muss der Versicherer innerhalb der Monatsfrist nicht nur

den Rücktritt erklären, sondern auch die Umstände angeben, auf die er seine Rücktrittserklärung stützt. Zukünftig soll ein Nachschieben von Gründen nur noch innerhalb der Monatsfrist zulässig sein. Für den Versicherer bedeutet dies, dass er vermehrt mit dem Verlust seiner Sanktionsmöglichkeiten allein aufgrund einer formal ungenauen Bezeichnung der Rücktrittsgründe rechnen muss.

Wird die Verletzung der vorvertraglichen Anzeigepflicht erst später als 5 Jahre nach ihrem Begehen festgestellt, so soll der Versicherer gemäß § 21 Abs. 3 VVG-E nicht mehr berechtigt sein, sich auf Leistungsfreiheit zu berufen. Lediglich bei Vorsatz und Arglist kann der Versicherer bis zu 10 Jahren ab der Begehung der Handlung von seinem Rücktrittsrecht Gebrauch machen.

Die vorvertragliche Anzeigepflicht soll nach neuem Recht bereits mit der Antragstellung enden. Bisher galt diese bis zum Vertragsschluss.

- Gefahrerhöhung
Auch hinsichtlich der Gefahrerhöhung wird in §§ 23 VVG-E ff. das bisher geltende "Alles-oder-Nichts-Prinzip" aufgegeben. Zusammengefasst soll zukünftig folgendes gelten:
 - Einfache Fahrlässigkeit führt nicht zur Leistungsfreiheit
 - Grobe Fahrlässigkeit führt zur Leistungsfreiheit proportional zum Verschulden des Versicherungsnehmers
 - Vorsätzliche Obliegenheitsverletzung führt zur vollen Leistungsfreiheit
- grobe Fahrlässigkeit

Auch hinsichtlich der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles soll gemäß § 81 VVG-E das "Alles-oder-Nichts-Prinzip" aufgegeben werden. Zukünftig soll gemäß § 81 VVG-E eine grob fahrlässige Herbeiführung des Versicherungsfalles nicht mehr zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen, sondern nur zu einer bloßen Kürzung des Leistungsanspruchs um einen bestimmten, dem Verschuldensgrad angemessenen Prozentsatz.

Für die Fälle, in denen der Versicherungsnehmer den Versicherungsfall vorsätzlich herbeiführt, soll die bisherige Rechtslage beibehalten werden. Für die Fälle der grob fahrlässigen Herbeiführung des Versicherungsfalles soll der Versicherer zukünftig nur noch berechtigt sein, seine Leistung in einem dem Grad des Verschuldens entsprechenden Verhältnis zu kürzen. Zusammengefasst soll zukünftig folgendes gelten:

- Einfache Fahrlässigkeit führt nicht zur Leistungsfreiheit
 - Grobe Fahrlässigkeit führt zur Leistungsfreiheit proportional zum Verschulden des Versicherungsnehmers
 - Vorsätzliche Obliegenheitsverletzung führt zur vollen Leistungsfreiheit
- Für das Ausmaß der Leistungsfreiheit ist entscheidend, ob die grobe Fahrlässigkeit im konkreten Falle nahe beim bedingten Vorsatz oder eher im Grenzbereich zur Fahrlässigkeit liegt.

- Laufzeit von Versicherungsverträgen
Es bleibt grundsätzlich der freien Entscheidung der Vertragsparteien überlassen, für welchen Zeitraum sie einen Versiche-

rungsvertrag schließen wollen. Für Verbraucherverträge ist jedoch gemäß § 11 Abs. 4 VVG-E ein gesetzlich unabdingbares Kündigungsrecht zum Ablauf des dritten Jahres und jedes folgenden Versicherungsjahres vorgesehen.

Die vereinbarten Kündigungsfristen müssen für beide Vertragsparteien übereinstimmen. Die Frist darf nicht kürzer als einen Monat und nicht länger als drei Monate sein.

- Vorläufige Deckung

Die vorläufige Deckung ist bisher im VVG nicht geregelt. Dies führt dazu, dass der Inhalt der vorläufigen Deckungszusage häufig unklar ist. Nach § 51 Abs. 2 VVG-E soll zukünftig eine Bezugnahme auf die AVB genügen, damit sie Vertragsbestandteil werden. Sofern eine Bezugnahme auf AVB unterbleibt, sollen die einschlägigen AVB Gültigkeit erlangen. Bestehen Zweifel, welche Bedingungen für den Vertrag gelten sollen, so werden die zum Zeitpunkt des Vertragschlusses vom Versicherer verwendeten Bedingungen, die für den Versicherungsnehmer am günstigsten sind, Vertragsbestandteil.

Nach dem Regierungsentwurf kann auch zukünftig (wie z.B. in § 1 Abs. 4 AKB) der rückwirkende Wegfall der vorläufigen Deckung vereinbart werden, wenn der Versicherungsnehmer die Erstprämie nicht rechtzeitig bezahlt.

- Zahlungsverzug

Die Regelungen zum Zahlungsverzug wurden inhaltlich weitgehend beibehalten.

Lediglich bei Nichtzahlung der Erstprämie kann der Versicherer

zukünftig dann nicht mehr zurücktreten, wenn der Versicherungsnehmer die Nichtzahlung nicht zu vertreten hat.

Aufgegeben wird zudem die bisher in § 38 Abs. 1 Satz 2 VVG geregelte Fiktion, wonach es als Rücktritt gilt, wenn der Versicherer die fällige Erstprämie nicht innerhalb von 3 Monaten gerichtlich geltend macht. Der Versicherer kann jedoch auch weiterhin durch ausdrückliche Erklärung vom Vertrag zurücktreten.

- Abschaffung des Grundsatzes der Unteilbarkeit der Prämie

Wird der Versicherungsvertrag im Laufe des Versicherungsjahres gekündigt oder durch Rücktritt beendet, muss der Versicherungsnehmer gemäß § 39 VVG-E die Prämie zukünftig auch nur noch bis zu diesem Zeitpunkt zahlen. Der im VVG bisher vorhandene Grundsatz der Unteilbarkeit der Prämie wird aufgegeben.

- Textform (E-Mail) ausreichend

Das bisherige VVG enthält Vorschriften, die besagen, dass bestimmte Erklärungen schriftlich abgegeben werden müssen. Damit in Zukunft solche Erklärungen auch per E-Mail abgegeben werden können, soll nach dem Vorschlag der Kommission grundsätzlich die Abgabe von Erklärungen in Textform ausreichen.

- Verjährung und Ausschlussfrist

Geplant ist gemäß § 15 VVG-E, dass es zukünftig nur noch eine einheitliche Verjährungsfrist von drei Jahren geben wird. Hiermit wird die Verjährung im Versicherungsrecht an die im übrigen Zivilrecht (§ 194 ff. BGB) geltende

allgemeine Verjährungsfrist angeglichen.

Die bisherige Klageausschlussfrist von sechs Monaten (§ 12 Absatz 3 VVG) wird abgeschafft.

- Recht der Versicherungsvermittlung

Für Versicherungsvermittler werden weit reichende neue Informations- und Beratungspflichten vorgeschlagen. Hier wird insofern auf den Artikel in unserem letzten Newsletter verwiesen.

Auch auf die Transportversicherungszweige wirken sich die Änderungen aus.

Die Transportversicherung (Güterversicherung) ist – unabhängig von der Art des verwendeten Transportmittels – Großrisiko gem. Art. 10 Abs. 1 Satz 1 EGVVG i.V.m. Nr. 7 Anlage A zum Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG). Gem. § 210 VVG-E sind die Beschränkungen der Vertragsfreiheit des VVG auf Großrisiken und laufende Versicherungen nicht anzuwenden.

Für die Sparte der Verkehrshaftungsversicherung kann die VVG Reform erhebliche Auswirkungen haben. Zum Beispiel bei dem Thema Obliegenheiten. Verletzt der Versicherungsnehmer zukünftig eine Obliegenheit, bemessen sich die Folgen danach, wie stark sein Verschulden wiegt. Abgeschafft werden soll das heute noch vorherrschende „Alles-Oder-Nichts-Prinzip“. Nach geltendem Recht kann ein Versicherungsnehmer bereits bei leicht fahrlässiger Verletzung einer vor dem Versicherungsfall zu erfüllenden Obliegenheit seinen Versicherungsschutz vollständig verlieren. Der Entwurf sieht dem gegenüber ein abgestuftes Modell vor, das den Grad des Verschuldens berücksichtigt. Bei vorsätzlichen Verstößen bleibt es dabei, dass der

Versicherer von seiner Pflicht zur Leistung frei wird. Einfache Fahrlässigkeit soll für den Versicherungsnehmer folgenlos bleiben. Bei grob fahrlässigen Verstößen des Versicherungsnehmers gegen Obliegenheiten soll die Leistung entsprechend der Schwere des Verschuldens gekürzt werden.

In den DTV- Verkehrshaftungs-Bindungen für Frachtführer, Spediteure und Lagerhalter 2003 in der Fassung 2005 (DTV/VHV 2003/2005) die Versicherung der Haftpflicht der Frachtführer mit der der Spediteure und Lagerhalter in einem Bedingungsnetz zusammengefasst worden ist sind allein in Ziffer 7 DTV /VHV 2003/2005 allein 20 Obliegenheiten aufgeführt, deren grobfahrlässige Verletzung zur Leistungsfreiheit des Versicherers führen kann.

Auf das Problem der Kombination Frachtführerhaftung /Spediteur- und Lagerhalterhaftung im Hinblick auf die Qualifizierung als Großrisiko nach § 10 Abs. 1 S. 1 EGVVG i.V. mit Nr. 10 b Anlage A zum VAG soll vorliegend nicht näher eingegangen werden. Diese könnten Auswirkungen auf das Alles-Oder-Nichts-Prinzip haben.

In allen Haftpflicht-Pflichtversicherungen soll gem. § 115 VVG-E ein Geschädigter seinen Anspruch auf Ersatz des Schadens, wie im Zivilrecht üblich, gegenüber seinem Schädiger, sondern direkt gegenüber dessen Versicherung geltend machen. So soll es dem Geschädigten erleichtert werden, seine Ersatzansprüche zu realisieren. Bisher gibt es einen solchen Direktanspruch des Geschädigten gegen den Versicherer nur in der KFZ –Haftpflichtversicherung.

Die VVG –Regelungen für eine Pflichtversicherungen sollen zudem erweitert werden. Hinsichtlich der Mindestversicherungssumme soll das Gesetz zu-

künftig eine subsidiäre Regelung für den Fall enthalten, dass der eine Pflichtversicherer anordnende (Bundes-/oder Landes-) Gesetzgeber keine Regelung getroffen hat.

Nicht mehr wirksam berufen kann sich der Haftpflichtversicherer in Zukunft auf das bisher häufig in den AVB vereinbarte Abtretungs/ und Anerkenntnisverbot (§ 105 u. 108 VVG -E).

Das neue VVG soll für Neuverträge zum 1.1.2008 in Kraft treten. Für Bestandsverträge, die vor dem 1.1.2008 geschlossen wurden, gilt bis zum 1.1.2009 das alte VVG weiter.

Einen besonderen Aufwand auf Seiten des Versicherers wird das für Bestandsverträge vorgesehene Umstellungsverfahren mit sich bringen. Für die Umstellung der Altverträge hat der Gesetzgeber ein besonderes Verfahren vorgesehen. Der Versicherer kann seine AVB für Altverträge, soweit diese von den Vorschriften des Versicherungsvertragsgesetzes abweichen, bis 1.1.2009 einseitig ohne Zustimmung des Versicherungsnehmers an das neue VVG anpassen, wenn er dem Versicherungsnehmer die geänderten Versicherungsbedingungen unter Kenntlichmachung der Unterschiede spätestens einen Monat vor dem 1.1.2009 mitteilt (Artikel 1 Abs.2 EGVVGE).

Macht der Versicherer vom Umstellungsverfahren keinen Gebrauch, droht die Unwirksamkeit der Klauseln die gegen halbzwingende Vorschriften des dann gültigen VVG verstoßen oder mit wesentlichen Grundgedanken der neuen gesetzlichen Regelung nicht mehr vereinbar sind (§ 307 Abs. 1 Nr. 1 BGB).

Als Folge der Unwirksamkeit der Klausel wird die durch die unwirksame Regelung entstehende Lücke durch Ge-

setzesrecht gefüllt. Soweit eine gesetzliche Regelung vorhanden ist, besteht für die Versicherer hierdurch kein großes Risiko, da die neue gesetzliche Regelung auch bei Durchführung des Umstellungsverfahrens zur Geltung gekommen wäre. Problematisch ist für den Versicherer ein Verzicht auf das Umstellungsverfahren jedoch in Hinblick auf diejenigen Klauseln, für die keine gesetzliche Regelung existiert, die in die durch die unwirksame Klausel entstandene Lücke treten könnte.

Fazit: Die AVB sind in allen Versicherungssparten zu überarbeiten. Im Großrisikobereich und in laufenden Versicherungen sind die Abweichungen von den zwingenden und halbzwingenden Vorschriften des neuen VVG in die Bedingungswerke einzuarbeiten.

Andrea Meyer

Kein Anspruch des Insolvenzverwalters auf Zahlung von Feststellungskosten gem. §§ 170 Abs. 2, 171 InsO gegen den Geschädigten, wenn der Insolvenzverwalter Ansprüche des Insolvenzschuldners gegen dessen Verkehrshaftpflichtversicherung an den Geschädigten abtritt.

Der Klage vor dem Amtsgericht Hamburg –Altona, Az.: 314 B C 129/06 lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger, Insolvenzverwalter der Insolvenzschuldnerin, nahm die Beklagte, eine Gläubigerin der Insolvenzschuldnerin, auf Zahlung von sog. Feststellungskosten nach §§ 170 Abs. 2, 171 InsO in Anspruch.

Die Insolvenzschuldnerin hatte bei einem Transport, den sie als Subunternehmerin der Beklagten ausgeführt hatte, einen Schaden i.H.v. EUR 21.482,41 verursacht. Bevor es zur

Regulierung des Schadens durch die Insolvenzschuldnerin bzw. ihrem Versicherer gekommen war, war das Insolvenzverfahren über das Vermögen der Insolvenzschuldnerin eröffnet und der Kläger zum Insolvenzverwalter bestimmt worden.

Für den durch die Insolvenzschuldnerin ausgeführten Transport bestand eine Verkehrshaftpflichtversicherung. Da ein Direktanspruch der Beklagten gegen den Verkehrshaftpflichtversicherer nicht bestand, forderte die Beklagte den Kläger zur Abtretung der Ansprüche der Insolvenzschuldnerin gegen ihren Versicherer auf.

Parallel wandte sich die Beklagte an den Verkehrshaftpflichtversicherer und verständigte sich mit diesem auf die Zahlung eines Vergleichsbetrages i.H.v. EUR 13.741,21.

Der Kläger trat die Ansprüche an die Beklagte ab und forderte diese zugleich auf, die in § 171 Abs. 1, S. 2 InsO normierte Pauschale in Höhe von 4 % (EUR 549,65) als Kosten der Feststellung zu bezahlen.

Das Amtsgericht Hamburg –Altona hat der Klage stattgegeben. Das Amtsgericht Hamburg- Altona ging davon aus, dass dem Kläger gegen die Beklagte ein Anspruch gem. der §§ 170 Abs. 2, 171 InsO zustand.

Das Amtsgericht nahm an, dass der Kläger als Insolvenzverwalter nach § 161 InsO berechtigt gewesen sei, die Versicherungsforderung - trotz eines bestehenden Pfandrechtes - einzuziehen. Nach Ansicht des Amtsgerichts sei die streitgegenständliche Fallkonstellation vergleichbar mit der Fallkonstellation des BGH, VersR 2002, 1292.

Die Berufungssumme war in der I. Instanz nicht erreicht. Das Amtsgericht ging jedoch von einer grundsätzlichen

Bedeutung gem. § 511 Abs. 4 Nr. 1 ZPO aus und ließ die Berufung gegen das Urteil zu.

In der Berufungsinstanz hat sodann die 9. Zivilkammer des Landgerichts Hamburgs, Az: 309 S 269/06 im Termin zur mündlichen Verhandlung am 03.07.2007 deutlich gemacht, dass aufgrund des eindeutigen Wortlautes des § 166 InsO (Anmerkung: § 170 Abs. 2 InsO verweist auf § 166 InsO) der Kläger keinen Anspruch auf die verlangte Vergütung hat.

Ebenso machte die Kammer des Landgerichts deutlich, dass die zitierte Entscheidung des Amtsgerichts BGH, VersR 2002, 1292 keinen vergleichbaren Sachverhalt darstelle. Der Anwendungsbereich der § 170, 171 InsO sei beschränkt auf die Forderung, die zur Sicherung abgetreten wäre und somit sei in vorliegender Fallkonstellation der Anwendungsbereich der § 170, 171 InsO nicht eröffnet.

Dem Kläger wurde seitens des Landgerichts zur Vermeidung weiterer Kosten empfohlen, die Klage zurückzunehmen. Das Landgericht hatte angekündigt, es werde die Revision in der Sache zulassen, da es offensichtlich keinerlei Entscheidungen des BGH zu betreffender Fallkonstellation gäbe. Der Kläger jedoch zog es vor, die Klage zurück zu nehmen.

Angela Schütte

Der schlafende LKW-Fahrer und das qualifizierte Verschulden (BGH Urt. v. 21.03.2007 – I ZR 166/04)

Nachdem sich die Gerichte im Rahmen von Deckungsprozessen bereits des Öfteren mit der Frage auseinanderzusetzen hatten, ob das „Einnicken“ am Steuer den Vorwurf des qualifizierten Verschuldens rechtfertigt, hatte der

BGH im Frühjahr diesen Jahres die Konstellation im Rahmen eines Regressprozesses zu entscheiden. Da die früheren Entscheidungen vornämlich im Rahmen der Deckungsverweigerung nach § 61 VVG mit ihren existenzvernichtenden Konsequenzen erfolgten, war eine „frachtführerfreundliche“ Tendenz offen erkennbar. Diese Tendenz wird nunmehr vom BGH für den Regressprozess des Transportversicherers übernommen, mit der Folge, dass diese Regresse in Zukunft mit erheblichen Schwierigkeiten behaftet sein werden.

Im zu entscheidenden Fall ist der LKW aus ungeklärtem Anlass auf einer Autobahn mit ca. 50 km/h ungebremst auf einen anderen LKW aufgefahren, der mit eingeschalteten Warnblinkleuchten das Ende eines Staus bildete.

Der Leitsatz der Entscheidung lautet wie folgt:

„ Das Herbeiführen eines Verkehrsunfalls durch ein „Einnicken“ des Fahrers am Steuer begründet nur dann den Vorwurf eines leichtfertigen und in dem Bewusstsein erfolgten Handelns, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, wenn sich der Fahrer bewusst über von ihm erkannte deutliche Anzeichen einer Übermüdung hinweggesetzt hat. Für den dem Anspruchsteller dafür obliegenden Nachweis sind die Regeln des Anscheinsbeweises jedenfalls insoweit nicht anwendbar, als es sich bei dem Geschehen um einen individuellen Vorgang handelt.“

Bereits dieser Leitsatz ist schwer verständlich, da jeder von menschlichen Verhalten bestimmte Geschehensablauf ein individueller Vorgang ist.

Die Begründung der Aufrechterhaltung des Berufungsurteils des OLG Karlsruhe

he wirft weitergehende Schwierigkeiten auf:

„ Das Berufungsgericht hat in tatrichterlicher Würdigung des Sachverhalts angenommen, dass der streitgegenständliche Unfall nach seinem äußeren Bild nicht nur mit einem Einschlafen des Fahrers am Steuer erklärt werden könne. Vielmehr könne er ebenso auf mangelnder Konzentration oder auf einem Geschehen, das den Fahrer so vom Straßenverkehr abgelenkt habe, dass er zu einer Reaktion nicht in der Lage gewesen sei, oder grundsätzlich auch auf anderen plötzlichen Bewusstseinsstörungen (Ohnmacht) beruhen. Diese Beurteilung lässt keinen Rechtsfehler erkennen und wird auch von der Revision hingenommen.“

Das Gericht wählt somit nicht den Weg über die sekundäre Darlegungslast des Frachtführers, obwohl dem Anspruchsteller, der vollkommen außerhalb des Geschehensablaufes steht, ein Vortrag bezüglich der Unfallursache kaum möglich ist.

Voraussetzung für das Vorliegen einer sekundären Darlegungsobliegenheit des Frachtführers ist die Darlegung seitens des Anspruchstellers von Umständen, die ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahe legen. Da es jedoch mehrere Unfallklärungen gibt, sei eine solche Wahrscheinlichkeit wohl nicht nahe liegend. So ist das Gericht jedenfalls zu verstehen. Insoweit ist es dem Frachtführer unbenommen, seinen Vortrag auf einen bloßen „Blackout“ seines Fahrers zu beschränken. Bedenklicher wird dies noch dadurch, dass im vorliegenden Fall zugunsten des Anspruchstellers eine Lenkzeitenüberschreitung des Fahrers angenommen wurde. So finden sich folgende Textpassagen in den Entscheidungsgründen:

„ Ein auf Missachtung von Lenk- und Ruhezeiten gestützter Anscheinsbeweis scheitert vor allem daran, dass das Überschreiten der zulässigen Lenkzeit keinen eindeutigen Schluss auf den Grad der Fahrtüchtigkeit des Fahrers im Einzelfall zulasse. Eine Schlussfolgerung auf ein unfallursächliches kurzzeitiges Einschlafen komme auch bei einem deutlichen Überschreiten der vorgeschriebenen Lenkzeit nur dann in Betracht, wenn eine müdigkeitsbedingte Fahruntauglichkeit vor dem Unfall auf andere Weise festgestellt worden wäre. Hierfür lägen im Streitfall aber keine Anhaltspunkte vor.“

Das ungebremste Auffahren auf den Vordermann bei Tempo 50 im Zusammenspiel mit einer erheblichen Lenkzeitüberschreitung scheint für das Gericht wohl kein hinreichender Anhaltspunkt zu sein. Die Lenkzeitenüberschreitung selbst wurde von dem Gericht nicht zur Begründung eines qualifizierten Verschuldens herangezogen, da ein Unfallursächlichkeit nicht nachgewiesen sei. So heißt es:

„ Ein Nachweis, dass andere unmittelbare Unfallursachen wie fehlende Konzentration des Fahrers oder Ablenkung mit einem gegebenenfalls festgestellten Lenkzeitverstoß zusammenhängen müssten, sei nicht möglich.“

Mögen diese Entscheidungsgründe des Berufungsgerichtes (OLG Karlsruhe) erheblichen Bedenken ausgesetzt sein, so wurden sie doch vom BGH in seiner Revisionsentscheidung bestätigt. Die Ausführungen des Berufungsgerichtes in Hinblick auf das Vorliegen der subjektiven Komponente des qualifizierten Verschuldens vermögen hingegen unter keinen Umständen zu überzeugen. Es heißt hier:

„ Es fehlte aber an dem auch erforderlichen Bewusstsein des Schadenein-

tritts, wenn sich der Fahrer vor dem Unfall im Zustand mangelhafter Konzentration über die Möglichkeit eines Schadens keine Gedanken gemacht hätte. Davon wäre beispielsweise dann auszugehen, wenn er sich durch ein während der Fahrt geführtes Telefongespräch hätte ablenken lassen.“

Der Gedanke, dass bereits in der Ablenkungshandlung, im Beispielfall dem Telefonieren, das Bewusstsein der Schadenwahrscheinlichkeit enthalten sein kann, ist dem Gericht nicht gekommen. Nach der Entscheidung würde der gewissenlose Fahrer, der sich durch erhebliche Ablenkungen seiner Konzentration auf den Verkehr beraubt, in der Haftung privilegiert, da ihm das Bewusstsein der Schadenwahrscheinlichkeit fehle. Wieder ein Beispiel, dass auch deutsche Obergerichte nicht davor gefeit sind, haar-scharf an einer gewissen Sinnhaftigkeit vorbei zu entscheiden.

Stefan Göke

Zur Haftung des Transportunternehmers beim Diebstahl der Ware während des Warenumschlages, OLG Köln, Urteil v. 19.06.2007

Eine interessante Entscheidung zur Anwendung der allgemeinen zivilrechtlichen Haftung nach § 280 BGB hat aktuell das OLG Köln getroffen:

Die Klägerin betreibt ein Umschlagslager. Von ihr werden im Verbundverkehr verschiedene Transportunternehmer mit dem Transport von Ware ab Umschlagslager zum Endempfänger beauftragt.

Während des Umschlagvorganges werden die für den jeweiligen Transportunternehmer zu transportierenden Waren auf einem frei zugänglichen

Relationsplatz (der jeweiligen LKW Box vorgelagert) abgestellt.

Teilweise werden hierbei aus Platzgründen Waren auf dem benachbarten Umschlagplatz eines anderen Transportunternehmers zwischengelagert. Es ist selbstredend verboten, Waren von fremden Transportunternehmen mit zu verladen. Weiter ist die Umschlagshalle videoüberwacht. Eine Überwachung der Verladevorgänge durch Mitarbeiter der Klägerin erfolgt nur lückenhaft.

Die Klägerin beauftragte den jetzigen Beklagten zur Durchführung eines Transportes im Nahverkehr. Die Beklagte setzte einen nun ebenfalls mitverklagten Fahrer ein, der schon längere Zeit für das Unternehmen arbeitete. Der Fahrer lud bei der Verladung eine Palette mit Camcordern, die auf einem benachbarten Umschlagplatz zur Verladung an ein anderes Unternehmen bereit standen, auf seinen LKW. Er tat dies mit der Absicht die Ware später zu stehlen.

Das OLG bejaht einen Anspruch auf Schadensersatz gegenüber dem Frachtführer - im Gegensatz zum LG bereits aus § 280 BGB. Der Frachtführer habe in Bezug auf seinen mit der Klägerin bestehenden Transportauftrag eine vertragliche Nebenpflichtverletzung begangen, da aus dem Lager keine Güter verladen werden dürfen, die nicht Gegenstand des Transportauftrages sind.

Zudem hafte der Fahrer der Beklagten als Erfüllungsgehilfe des Transportunternehmens nach § 278 BGB. Zur Abgrenzung ist hierbei auf die Frage abzustellen, ob das schadenursächliche Verhalten in einem inneren sachlichen Zusammenhang mit der Erfüllung der dem Schuldner aufgrund des Schuldverhältnisses obliegenden Pflichten

stand oder ob es nur „bei Gelegenheit der Erfüllung“ begangen wurde.

Nach Ansicht des Senates des OLG Köln besteht ein solcher Zusammenhang hier. In Anlehnung an die Rechtsprechung des OLG Hamburg führt der Senat aus: „*Im Bereich des Transportrechts ist für den Fall eines Diebstahls von fremden Transportgut ein innerer sachlicher Zusammenhang zu den dem Schuldner nach dem Schuldverhältnis obliegenden Pflichten in der Konstellation bejaht worden, dass es die Aufgabe der Mitarbeiter war, die Frachtsendung anhand von Rollkarten oder Frachtbriefen selbst zusammenzustellen.*“

Dieser innere sachliche Zusammenhang werde vorliegend bereits dadurch begründet, dass der Fahrer im Rahmen des Transportauftrages Zugang zur Lagerhalle der Klägerin erlange. Befinden sich im Lager unverschlossene Relationsplätze, zu denen der Fahrer insgesamt ungehinderte Zugangs- und Zugriffsmöglichkeiten erhält, ergeben sich aus diesem Umständen vertragliche Schutz- und Rücksichtnahmepflichten im Hinblick auf den gesamten zugänglichen Lagerbestand. Aufgrund dieser Schutzpflichten ist für jegliche Verladung von Transportgütern aus dem Lager ein innerer sachlicher Zusammenhang zu den dem Schuldner aufgrund des Schuldverhältnisses obliegenden Pflicht zu bejahen. Der Diebstahl stellt neben der Verletzung der allgemeinen Nichtschädigungspflicht auch einen Verstoß gegen vertragsspezifische Pflichten dar.

Durch die Absprachen zwischen den Parteien über den Zugang zu dem Lager der Klägerin und die Zuweisung eines bestimmten Relationsplatzes zur Verladung von Gütern wurde es zu einer vertragsspezifischen Pflicht des Fahrers, Waren außerhalb des Relationsplatzes unangetastet zu lassen und

an dem zugewiesenen Relationsplatz die für den Transport durch den Schuldner bestimmten Güter von denjenigen abzugrenzen, die für den Fahrer bestimmt waren. Diese Aufgabe der Abgrenzung gilt insbesondere gegenüber den auf benachbarten Relationsplätzen lagernden Waren. Denn diesbezüglich ist die Gefahr einer Verwechslung nahe liegend, weil es bei größeren Warenmengen vorkommt, dass die Fläche nicht ausreicht und deshalb benachbarte Relationsplätze mitbenutzt werden.

Das rechtswidrige Verhalten des mitbeklagten Fahrers wird also im Ergebnis dem Frachtführer zugerechnet.

Fazit: Im Ergebnis ist festzuhalten, dass sich ein Spediteur bei vorsätzli-

chem, rechtswidrigen Verhaltens seines Fahrers bei Vermögensdelikten während des Umschlages nur schwer bzw. gar nicht aus der Haftung nehmen kann. Im Einzelfall kommt evtl. ein die Schadenshöhe minderndes Mitverschulden des Spediteurs bzw. des Lagerhalters in Betracht. Dazu müsste seitens des Lagerhalters aber ein weit aus schwerwiegenderer Pflichtverstoß vorliegen als lediglich die aufgrund mengenmäßiger Überlastung gelegentliche Platzierung der Ware auf einem anderem Relationsplatz.

Malte Neuhaus

Ihre Ansprechpartner:

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

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

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

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

Stephan Göke: s.goeke@grimme-kollegen.de

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