



NEWSLETTER #4/2008

Die Haftungsobergrenze des Art. 22 IV MÜ bei der Beschädigung eines Teils der Güter.

Nach Art. 22 IV MÜ soll für die Berechnung des Haftungshöchstbetrages nach Art. 22 III MÜ (nur) das *Gesamtgewicht* der betroffenen (Einzel-) *Frachtstücke* maßgeblich sein.

Fraglich ist indes, was ein *Frachtstück* i.S.d. Art. 22 IV MÜ ist.

Da nämlich im Luftverkehr Güter regelmäßig in Containern / auf Paletten transportiert werden – nicht zuletzt um im Luftfahrzeug ordentlich gestaut werden zu können –, stellt sich konkret die Frage, ob bei der Beschädigung einzelner Güter in dem Container / auf der Palette auf das Gewicht des Containers / der Palette oder aber auf das Gewicht der tatsächlich beschädigten Güter abzustellen ist.

Die Differenz der sich errechnenden Haftungshöchstbeträge ist regelmäßig ganz erheblich.

Die Frage ist umstritten.

Eine Auffassung geht dahin, als Frachtstück i.S.d. Art. 22 IV MÜ tatsächlich nur auf das Gewicht der konkret beschädigten Güter abzustellen ist.

Begründet damit, dass der Frachtfüh-

rer andernfalls u.U. für einen Schaden einzustehen hätte, der gar nicht eingetreten ist und damit, dass die Güter durch die Verladung in einen Container, o.ä. keinen Mehrwert erfahren.

Eine andere Auffassung geht dahin, dass danach zu unterscheiden wäre, ob der Versender die Güter auf Paletten / im Container angeliefert habe oder aber der Luftfrachtführer verschiedene Güter auf einer Palette / in einem Container zusammengefasst habe, um diese besser befördern zu können.

Habe der Luftfrachtführer die Güter zusammengefasst, sei auf das Gewicht der einzelnen Güter abzustellen; bei einer Zusammenfassung der Güter durch den Versender, sei das Gewicht der Palette / des Containers maßgeblich.

Nach dritter Ansicht sei demgegenüber stets das Gewicht der Palette / des Containers maßgeblich, da in Art. 22 IV MÜ ausdrücklich auf das *Gesamtgewicht* des Frachtstückes abgehoben werde.

Zuletzt genannter, für den Anspruchsteller günstigsten Auffassung hat sich in einer unserer Sachen jüngst das LG Regensburg mit Urteil vom 28.10.2008, Az. 1HK O 2321/01 (1) angeschlossen.

Gegenstand des Rechtsstreits war die Beschädigung einzelner Notebooks, welche mit diversen anderen Notebooks in einem Container gestaut waren.

Die Entscheidung des LG Regensburg ist rechtskräftig.

Benjamin Grimme

Düsseldorfer Tabelle beschränkt sich auf Kindesunterhalt (BGH Urteil vom 11.09.2008 – I ZR 118/06)

Hat sich der 11. September in das kollektive Bewusstsein der Welt eingebrannt, so wird dieses Datum in diesem Jahr dem 18. Senat des OLG Düsseldorf in besonders schmerzlicher Erinnerung bleiben. An diesem Tag hat der BGH mit seinem Urteil zum Az. I ZR 118/06 die abstrakt, schematische Abwägung der Mitverschuldensanteile, die sog. Düsseldorfer Transportrechtstabelle, die den Ausgang eines UPS-Rechtstreites so berechenbar machte, gekippt. Nebenbei hat der BGH einen Mitverschuldensstrang ganz abgeschnitten. Im Einzelnen:

Zu dem Einwand die Allgemeinen Beförderungsbedingungen der Beklagten vermitteln dem Versender eine positive Kenntnis von der mangelhaften Transportorganisation der Beklagten, welche zu einem hälftigen Mitverschulden führe, entschied der Senat wie folgt:

„ Die Frage, ob sich eine derartige Kenntnis aus der Nummer 2 der Beförderungsbedingungen der Beklagten entnehmen lässt, braucht in diesem Zusammenhang nicht entschieden zu werden. Denn unabhängig davon reichen jedenfalls die bloße Kenntnis und Billigung der Transportorganisation für sich gesehen nicht aus, um ein Mitverschulden zu begründen.“

Die Entscheidung erging noch zu einer älteren Fassung der Beförderungsbedingungen, der 18. Senat des OLG Düsseldorf hat aufgrund dieser Sätze jedoch seine Rechtsprechung auch zu der neueren Fassung der Beförderungsbedingungen bereits aufgegeben. Die Mitverschuldens-thematik aufgrund vermeintlicher Kenntnis der Versenderin von der mangelhaften Transportorganisation ist noch Gegenstand des Verfahrens I ZR 73/08, welches momentan beim BGH anhängig ist. Vielleicht deutet der erste Senat hier an, welche Umstände hinzutreten müssen um ein Mitverschulden dennoch zu begründen.

Was der BGH dem Versender und dem hinter ihm stehenden Transportversicherer auf der einen Seite gibt, nimmt er ihm auf der anderen Seite wieder. Bei dem Ansatz eines Mitverschuldens wegen des unterlassenen Hinweises auf einen außergewöhnlich hohen Schadens. Die neuen Grundsätze zu diesem Mitverschuldensstrang hat der BGH bereits in einer Entscheidung vom 03.07.2008 – I ZR 205/06 aufgestellt. Der Senat hält daran fest, dass ein außergewöhnlich hoher Schaden bei einem Paketwert von über 5.000 € vorliegt. Das OLG Düsseldorf hat bei diesem Mitverschuldenseinwand eine Anspruchskürzung von 20 % bei einer Progression von 1 % alle 5.000 € vorgenommen. Diese schematische Vorgehensweise wurde nunmehr vom BGH verworfen. Es müsse bei jedem Verlust eine Einzelfallbetrachtung angestellt werden wobei auch eine Mitverschuldensquote oberhalb von 50 % in Betracht kommt. Entscheidende Abwägungskriterien seine hierbei die Größe des gesicherten Bereiches im Wertpaketversand und der Wert der Sendung. Bei dem Kriterium des Sendungswertes griff der BGH auf seine Verbotsgutrechtsprechung zurück. Hiernach kann ein ü-

berwiegendes bis haftungsausschließendes Mitverschulden des Versenders gegeben sein, wenn er positive Kenntnis davon hat, dass der Frachtführer bestimmte Güter nicht befördern will und sich bei der Einlieferung bewusst über den entgegenstehenden Willen des Frachtführers hinwegsetzt. Die Verbotsgutwertgrenze bei der Beklagten liegt bekanntlich bei 50.000 USD. Die in Verlust geratenen Pakete hatten Warenwerte zwischen 24.000 € bis 28.000 €. Der BGH sah hier (noch) keine Mitverschuldensquote von über 50 %. Er ließ jedoch erkennen, dass bei Warenwerten in der Nähe Verbotsgutwertgrenze ein überwiegendes Mitverschulden angenommen werden müsste. Es ist somit zu erwarten, dass, vor allem bei größeren Schäden die alte Düsseldorfer Mitverschuldensquote, welche zu einer Kürzung zwischen 20-25% führte, eine deutliche Anhebung erfahren wird.

Erstaunlich war die Begründung mit der der BGH das Vorliegen eines Mitverschuldens wegen unterlassener Wertdeklaration abgelehnt hat. Dem Versender war als Großkunden ein Softwaresystem zur Verfügung gestellt, welche eine Rubrik Haftungswert enthielt. Darüber hinaus musste das Wertpaket dem Abholfahrer separat übergeben werden. Der Versender hatte die Werte nicht im Softwaresystem deklariert, war jedoch auch nicht darüber aufgeklärt worden, dass er im Falle der Deklaration das Paket separat übergeben müsste. Daher wäre das Paket ohnehin nicht in das Wertpaketversandssystem eingespeist worden und es fehlte an der Kausalität der unterlassenen Wertdeklaration. Klingt logisch – widerspricht aber der eigenen ständigen Rechtsprechung, deren Sinnhaftigkeit bereits im Newsletter I/2007 angezweifelt wurde. Zuletzt in seinem Urteil vom 03.07.2008 – I ZR 132/05 führte der BGH wie folgt aus:

„Wenn die konkrete Ausgestaltung des Versandverfahrens dem Absender keinerlei Anhaltspunkte dafür biete, auf welche Weise wertdeklarierte Pakete einem besonders kontrollierten Transportsystem zugeführt werden, hat er selbst Maßnahmen zu ergreifen, um auf eine sorgfältigere Behandlung des wertdeklarierten Pakets aufmerksam zu machen.“

Ein gewisser Widerspruch ist nicht von der Hand zu weisen. Da der BGH seine Rechtsprechung nicht ausdrücklich aufgegeben hat, sollte die neue Entscheidung wohl als Privilegierung von Großversendern mit Versandsoftware mit Wertdeklarationsfunktion gewertet werden.

Stephan Göke

Verzicht auf Haftungshöchstbeträge, wenn die AGBs einen Verweis auf die ADSp enthalten

Das OLG Düsseldorf hat am 12.03.2008, 18 U 160/07, als Berufungsgericht die Entscheidung des Amtsgerichts Düsseldorf vom 29.08.2007 (Aktenzeichen: 232 C 6464/07) bestätigt.

Die Klägerin ist Transportversicherer ihrer VN und nimmt die Beklagte wegen eines Transportschadensfall der sich Mitte Mai 2006 bei einem Transport von zwei Metallboxen von Deutschland nach USA ereignet hat auf Schadensersatz in Anspruch.

Das Amtsgericht Düsseldorf hat die Beklagte - wie seitens der Klägerin beantragt - verurteilt.

Das Amtsgericht ging davon aus, dass die Klägerin aktivlegitimiert sei, da die VN der Klägerin durch Übersendung der Schadensunterlagen konkludent

ihre Ansprüche an die Klägerin abgetreten habe und ferner die Klägerin den Schaden Ihrer VN in Höhe von € 3.158,76 reguliert habe.

Ausgehend von dem unstreitigen Parteivorbringen und dem Sachvortrag der Klägerin ist das Amtsgericht davon ausgegangen, dass ein Multimodaltransport vorliege, auf den gemäß § 452 S. 1 HGB die Vorschriften des HGB und nicht des Montrealer Übereinkommens (MÜ) anwendbar seien. Da nicht feststehe, auf welcher Teilstrecke des Transportes der Verlust des Gutes eingetreten sei. Das MÜ könne auch über die Regelung des Art. 18 IV MÜ keine Anwendung finden, da wegen des Lkw-Transports vom Flughafen Düsseldorf zum Flughafen Köln-Bonn kein Transport zum nächstgelegenen Flughafen erfolgt sei. Auf der Grundlage des Vorbringens der Klägerin haftet die Beklagte gemäß § 425 I HGB für den Verlust der Sendung, ohne sich auf eine Haftungsbeschränkung berufen zu können, da wegen fehlender Schnittstellenkontrollen ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten vorliege.

Im Übrigen hat das Amtsgericht ausgeführt, dass bei Zugrundelegung des Sachvortrages der Beklagten sich deren Haftung nach Art. 22 III MÜ ergebe. Die Haftung sei unbeschränkt, da die Beklagte auf die Haftungsbeschränkung gem. Art. 25 MÜ verzichtet habe, indem sie in ihren AGB auf die Geltung der ADSp hingewiesen habe. Damit findet auch Ziff. 27 ADSp Anwendung, wonach Haftungsbeschränkung bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit des Spediteurs bzw. Frachtführers keine Geltung besäßen. Ein in Ziff. 18 der AGB der Beklagten geregelter Haftungsausschluss sei unerheblich, weil er gegen § 309 Nr. 7 BGB verstoße und sich zudem im Widerspruch zu der gleichzeitigen Bezugnahme auf die ADSp stehe. Der Ver-

zicht auf die Haftungsbeschränkung führe zur Anwendung des § 436 S. 2 HGB, da nach dem Vortrag der Beklagten eine vorsätzliche Erweiterung des Schadens durch deren eigene Leute auf dem Flughafen in W vorliege.

Die Beklagte hat gegen das amtsgerichtliche Urteil Berufung eingelegt.

Sie bestreitet nach wie vor die Aktivlegitimation der Klägerin und vertritt die Auffassung, dass die VN der Klägerin mit der Überlassung der Schadensunterlagen an die Klägerin nicht konkludent ihre Ansprüche an die Klägerin habe abtreten wollen. Da dieser Vorgang im Regelfall vielmehr ausschließlich der Prüfung des Anspruches durch die Versicherung diene und sich ein Kaufmann vor Erhalt der Versicherungsleistung nicht seiner Forderung begeben wolle.

Ferner bestreitet die Beklagte, dass die Grundsätze der Anscheinsrechtsprechung zur Anwendung gelangen, da es nach Ansicht der Beklagten an einem inneren Zusammenhang zwischen dem von der Klägerin vorgelegten Dokumenten (Versandauftrag, Rechnung) und der streitgegenständlichen Sendung fehle. Dies insbesondere deshalb, da es sich bei der Rechnung nur um eine "Sample-Invoice" handelt, und zudem bereits ca. zwei Monate vor dem Versandauftrag ausgestellt worden sei. Seitens des Amtsgerichtes sei unberücksichtigt gelassen, dass es sich bei der streitgegenständlichen Sendung um zwei Packstücke gehandelt habe und die Klägerin jeglichen Nachweis dafür schuldig geblieben sei, welches der beiden unterschiedlich schweren und dementsprechend unterschiedlichen teuren Metallboxen sich in dem abhandengekommenen Packstück befunden habe.

Ferner nimmt die Beklagte an, dass das Amtsgericht zu Unrecht von der Anwendbarkeit der frachtrechtlichen Vorschriften der § 407 ff. HGB auf den streitgegenständlichen Transport ausgegangen sei, es handelt sich nach Ansicht der Beklagten um einen nach Art. 38, 18 IV MÜ zu beurteilen im internationalen Lufttransport, im Geltungsbereich des MÜ und daher sei die Haftung der Beklagten nach Art. 22 III MÜ beschränkt. Sobald ein Teil der Beförderungsstrecke auf der Straße durchgeführt worden sei, handelt es sich hier lediglich um eine entsprechende Annexbeförderung, so dass es sich um eine Beförderung zum Zwecke der Verladung, der Ablieferung oder Umladung gehandelt habe. Im Übrigen habe das Amtsgericht verkannt, dass die ohnehin nicht vereinbarte Geltung des Ziff. 27 ADSp nicht zu höheren Haftungsgrenzen im Bereich qualifizierten Verschulden führe. Selbst bei Annahme eines Multimodaltransports von § 452 HGB wäre ihre Haftung gem. § 452a HGB, Art. 22 III MÜ begrenzt, da die Sendung im Bereich des Flughafens Washington und damit im Bereich der internationalen Luftstrecke abhanden gekommen sei.

Die Berufungsinstanz hat jedoch insoweit ausgeurteilt, dass die Berufung in der Sache keinen Erfolg hat.

Die Klägerin als führender Transportversicherer sei aktivlegitimiert. Der Forderungsübergang folgt in Höhe eines Betrages von €3.158,76 aus § 67 VVG. Im Übrigen ist das Amtsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass die Ansprüche, soweit sie nicht bereits gem. § 67 VVG auf die Klägerin übergegangen sind, jedenfalls stillschweigend durch die Überlassung der Schadensunterlagen an die Klägerin abgetreten wurden. Entgegen der Ansicht der Beklagten kommt es nicht darauf an, ob die Klägerin ihre Versicherungsnehmerin bereits entschädigt hat

oder nicht. Denn selbst in dem Fall, in dem die Versicherungsnehmerin nicht entschädigt wurde, hat der BGH (I ZR 43/05) ausdrücklich festgestellt, dass die betreffende Versicherung ohne Verstoß gegen das Rechtsberatungsgesetz aus abgetretenem Recht gegen den Schädiger vorgehen könne. Der Regress bei Schädigern gehört zur Aufgabe des Transportversicherers und zwar auch insoweit, wie keine Versicherungsleistung erfolgt ist. Es ist sinnvoll, dass der durch ein einheitliches Transportschadensereignis entstandene Ersatzanspruch auch einheitlich eingefordert werden kann und nicht je nach der Gestaltung des Regulierungsverlaufs zu einem Teil vom Versicherer und zu einem anderen Teil vom Versicherungsnehmer selbst geltend gemacht werden muss.

Ferner ist das Amtsgericht zu Recht davon ausgegangen, dass es sich um einen Vertrag über eine gemischte Beförderung (Multimodaler Transport) im Sinne des Art. 38 MÜ, auf den die Regelung der §§ 452 ff. HGB über den Multimodaltransport mit dem in Art. 18 IV MÜ geregelten Modifikation zur Anwendung kommen. Zwar sprechen hier einige Angaben dafür, dass es sich um den Abschluss eines reinen Luftbeförderungsvertrages handelt, jedoch behält sich die Beklagte in Ziff. 14.1 ihrer allgemeinen Geschäftsbedingungen vor, andere Beförderungsmittel als Flugzeuge einzusetzen. Dort heißt es unter anderem:

„FedEx behält sich das Recht vor, die Sendung auf einen ihr geeignet erscheinenden Versandweg zu befördern... FedEx kann, ohne darüber in Kenntnis zu setzen, andere Transportmittel durch Flugzeuge ersetzen, von der Strecke abweichen oder die Sendung auf der Straße transportieren lassen. Der Absender erkennt das Recht von FedEx an, jede Sendung (einschließlich des Gebrauchs anderer

Transportmittel) umzuleiten, um die Zustellung zu erleichtern.“

Insoweit stellt sich die Rechtslage genauso dar, wie bei stillschweigend oder ausdrücklich erteilter Erlaubnis zum Straßentransport, wo ebenfalls die Regeln der §§ 452 ff. HGB über dem Multimodaltransport geltend, sobald der Frachtführer nicht nur über die Art der Transportmittel, sondern auch über die Teilstrecken und verschiedenartigen Transportmittel befunden hat. Dies hat insbesondere bei sogenannten Integratoren, zu denen auch die Beklagte gehört, zu gelten, die bei Sendungen ins Ausland, insbesondere nach Übersee, diese Sendung in Deutschland über verschiedene Umschlagplätze sammeln und zu einer Hauptumschlagsbasis befördern, von welchem sie dann ins Ausland – wie vorliegend z. B. nach Amerika – per Frachtflugzeug zu einem dortigen Hauptumschlagsbasis befördert werden, von wo dann die Verteilung wiederum über Umschlagplätze zu den Empfänger folgt. Nach der Darstellung der Beklagten ist auch im vorliegenden Fall mit der Sendung so verfahren worden und insbesondere hat die Beklagte von der ihr gewährten Befugnis zum Luftersatzverkehr Gebrauch gemacht, da sie die Sendung vom Flughafen Düsseldorf zum Flughafen Köln-Bonn per Lkw transportiert hat. Bei dieser Teilstrecke handelt es sich um einen Landtransport außerhalb der Flugbeförderung im Sinne des Art. 18 IV 1 MÜ und nicht um einen Transport zur Verladung, Ablieferung oder Umladung des Art. 18 IV 2 MÜ mit der Folge, dass insgesamt eine gemischte Beförderung im Sinne des Art. 38 MÜ vorliegt. Die Haftung der Beklagten für den Verlust des Frachtstücks mit dem Metal Hobbock richtet sich mithin entweder nach § 452 HGB in Verbindung mit den §§ 425, 435 HGB oder nach § 452 a HGB i.V.m. Art. 18 I, 22 III MÜ.

Das in Verlust geratene Frachtstück hatte auch den von der Klägerin behaupteten Inhalt und Wert.

Aufgrund der Rechnung ist von einem Anscheinsbeweis für den von der Klägerin behaupteten Inhalt der gesamten, aus zwei Frachtstücken bestehenden Sendung auszugehen. Bei kaufmännischen Absendern ist prima facie anzunehmen, dass die im Lieferschein und in der dazu korrespondierenden Rechnung aufgeführten Waren in dem Behältnis enthalten waren, weil im gewerblichen Bereich nach der allgemeinen Lebenserfahrung eine hohe Wahrscheinlichkeit dafür spricht, dass an den gewerblichen Kunden exakt die bestellten und sodann berechnet Waren versandt wurden; es obliegt dann dem Schädiger, den zugunsten des Versenders streitigen Anscheinsbeweis durch substantiierten Vortrag zu erschüttern. Vorliegend liegt jedoch ein Lieferschein nicht vor, so dass die Voraussetzung für das Eingreifen des Anscheinsbeweises nicht erfüllt sind.

Jedoch setzt der Anscheinsbeweis nicht in jedem Fall voraus, dass sowohl der Lieferschein als auch eine korrespondierende Rechnung vorgelegt werden, vielmehr kann sich der Tatrichter die Überzeugung (§ 287 ZPO) von der Richtigkeit der Behauptung, es seien die in einer Rechnung oder in einem Lieferschein enthaltenen Waren zur Beförderung übergeben worden, anhand der gesamten Umstände des Einzelfalles auch dann bilden, wenn nur eines der beiden Dokumente vorgelegt wird und der Beklagte dagegen keine substantiierten Einwände vorbringt. Ein solcher Fall war vorliegend gegeben. Die Handelsrechnung datierte einen Tag vor dem Tag, an dem der Beklagten die Frachtstücke zur Beförderung übergeben worden sind. Es lag mithin eine zeitliche Kongruenz zwischen Rechnungs- und Beförderungsdatum vor. Ferner lagen inhaltsgleiche

Angaben in der Handelsrechnung und in dem Versandauftrag vor. Die Gesamtumstände ließen die Vermutung zu, dass die in der Handelsrechnung aufgeführten Waren auch tatsächlich zum Versand gebracht worden sind. Substantiierte Einwendungen hat die Beklagte hiergegen nicht vorgebracht. Dessen ungeachtet bestreitet die Beklagte jedoch den Inhalt des verloren gegangenen Frachtstückes, zumal die von der Klägerin vorgelegten Unterlagen nichts darüber aussagten, welche Ware sich gerade in dem verloren gegangenen Frachtstück befunden hat. Diesen Einwand sieht das OLG für sich gesehen als richtig an, da der Anscheinsbeweis sich nur auf die Versendung der gesamten Warensendung bezieht und allein die Rechnung deshalb kein Beweis dafür zu erbringen vermag, welche Waren sich in einem abhanden gekommenen Frachtstück befunden haben, wenn die Warensendung – wie streitgegenständlich – aus mehreren Frachtstücken besteht.

Auch bei einem Teilverlust erstreckt sich der Anscheinsbeweis jedoch darauf, dass die Bestellung des Kunden die Versandabteilung des Versenders durchlaufen hat und sich demgemäß die in der Rechnung aufgeführten Waren tatsächlich vollständig in den übergebenen Paketen befunden haben. Da kein Kaufmann zusätzlich zu den Paketen, die die Warensendung enthalten, auch noch ein leeres Paket in den Versand zu einem Kunden gibt, begründen Rechnung und oder Lieferschein auch bei einem Teilverlust dem Grunde nach ein Anschein dafür, dass überhaupt ein Schaden entstanden ist, der sich in einem Teilbetrag der Rechnung niederschlagen muss. Bei einer solchen Sachlage reicht es gemäß § 287 HGB aus, wenn der Versender nachweist, dass der von ihm behauptete Teilschaden mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eingetreten ist. Dies ist vorliegend der Fall, wobei sich

aus den vorliegenden Versanddokumenten nicht ergibt, welches der beiden Frachtstücke abhanden gekommen ist. Eine schriftliche Mitteilung der Sendungsempfängerin, welcher Teil der Sendung nicht angekommen ist, hat die Klägerin nicht vorgelegt. Jedoch ist einem vorprozessualen Schreiben der Beklagten, in dem diese den Verlust des von der Klägerin als verloren behaupteten Hauptpackstückes der streitgegenständlichen Sendung bestätigt, zumindest als der Beweiserleichterung dienender Tatsachenerklärung der Beklagten im Sinne eines Zeugnisses des anerkennenden gegen sich selbst anzusehen. Ein solches Anerkenntnis stellt zumindest ein Indiz bei der Beweiswürdigung da und führt sogar zur Umkehr der Beweislast. Die Beklagte jedoch hat nichts dazu vorgetragen, dass und warum ihr seinerzeitiges Tatsachenerkenntnis unzutreffend sein soll. Die Beklagte haftet für den entstandenen Schaden unbeschränkt und nicht nur im Rahmen des Haftungshöchstbetrages des Art. 22 III MÜ. Gem. § 452 a HGB ist das MÜ ohnehin nur anwendbar, wenn feststeht, dass der Verlust des Transportgutes auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist. Die Beklagte behauptet, dass der Verlust in ihrem Umschlaglager auf dem Flughafen Appleton eingetreten ist. Die Klägerin bestreitet dies mit Nichtwissen, da die Beklagte hierfür bislang keinerlei Belege wie etwa Scanprotokolle vorgelegt hat. Der Beklagten obliegt daher der Beweis, dass der Verlust innerhalb des Zeitraums der Luftbeförderung eingetreten ist. Einen solchen Beweis hat die Beklagte nicht angetreten.

Letztendlich ist es jedoch auch für die Entscheidung unerheblich, die Beklagte haftet nämlich in jedem Fall unbeschränkt in Höhe des mit der Klage geltend gemachten Schadensersatzbetrages.

Kann die Beklagte den Beweis für ihre Behauptung bezüglich des Schadensortes nicht erbringen und ist danach eine Eingrenzung des Schadensortes nicht möglich, geltend, wie bereits erwähnt, die §§ 452, 425, 435 HGB. Danach haftet die Beklagte unbeschränkt, wenn der Schaden auf qualifiziertem Verschulden im Sinne des § 435 HGB beruht. Kann die Beklagte, die von ihr behaupteten Schnittstellenkontrollen nicht belegen und damit den ihr im Rahmen des § 452 a S. 2 HGB obliegenden Beweis für den behaupteten Schadensort nicht erbringen, bedeutet dies zwar nicht, umgekehrt zugleich, dass ihr diesbezügliches Vorbringen im Rahmen des § 435 HGB bei denen die Beweislast für ein qualifiziertes Verschulden dem Versender obliegt, widerlegt ist, sondern liegt vielmehr nur ein non liquet vor. Aber auch in diesem Fall ist von einem qualifizierten Verschulden der Beklagten im Sinne des § 435 HGB auszugehen. Entweder führt die Beklagte entgegen ihrer Behauptungen nicht an sämtlichen Umschlagstellen hinreichende Eingangs- und Ausgangskontrollen durch, was für sich allein ein qualifiziertes Verschulden begründet. Wenn dagegen das Vorbringen der Beklagten in der Klagewiderung zu ihrer Transportorganisation einschließlich lückenloser Schnittstellenkontrollen zutrifft, ist die Beklagte ihrer umfassenden Einlassungsobliegenheit gleichwohl nicht in ausreichendem Maße nachgekommen, dazu hätte sie vielmehr vortragen müssen, welche Ermittlungsmaßnahmen sie hinsichtlich der streitgegenständlichen Sendung eingeleitet hat und was die Nachforschung, insbesondere die Befragung der jeweiligen Mitarbeiter, die mit dem Paket in Berührung gekommen sein mussten, ergeben haben. Dazu fehlt jedoch jeglicher Sachvortrag der Beklagten, obwohl die von ihr behaupteten lückenlosen Schnittstellenkontrollen zugrunde gelegt, hinreichende Anhaltspunkte für ein qualifi-

ziertes Verschulden dergestalt bestehen, dass ein Mitarbeiter der Beklagten das Frachtstück vorsätzlich aus dem Umschlaglager entwendet oder zumindest an der Entwendung mitgewirkt hat. Nach eigenem Vorbringen der Beklagten haben nur ihre Mitarbeiter Zutritt zu dem Umschlaglager, der Zutritt wird ständig kontrolliert und die Umschlaglager ständig mit Hilfe von Alarmanlagen, Videoüberwachung und durch einen Sicherheitsdienst überwacht, mithin es ausgeschlossen erscheint, dass in dem von der Beklagten angegebenen nur kurzen Zeitraums zwischen 6.08 Uhr und 6.15 Uhr ein nicht zu den Leuten der Beklagten gehörender Dritter unbemerkt das in Rede stehende Frachtstück entwenden konnte. Daher ist wegen der nicht erfüllten Einlassungsobliegenheit ein Rückschluss auf qualifiziertes Verschulden der Beklagten gerechtfertigt.

Kann die Beklagte dagegen den von ihr behaupteten Schadensort beweisen, finden wie bereits erwähnt, die Vorschriften des § 452 a S. 1 HGB i. V. m. Art. 18 I, III 2, Art. 22 III MÜ Anwendung. Danach ergebe sich zwar grundsätzlich nach Art. 22 III und IV MÜ ein Haftungshöchstbetrag von 17 SZR je Kilo des Gesamtgewichtes des betroffenen Frachtstückes, diese Haftungsbegrenzung gilt jedoch nicht, da die Parteien des Beförderungsvertrages vorliegend auf Haftungshöchstbeträge verzichtet haben (Art. 25 MÜ).

Die Vorinstanz ist hier zu der Auffassung des Amtsgericht Hamburg (Urteil vom 04.04.2007, 31 A C 310/06) gefolgt, dass in der Regelung, in denen AGB der Beklagten, wonach diese in Deutschland und Österreich ihre Dienstleistungen nur auf der ADSP in ihrer jeweiligen Fassung unter Ausschluss der §§ 39 bis 41 ADSP anbietet, ein vereinbarter Verzicht auf Haftungshöchstbeträge im Sinne des Art. 25 MÜ liegt mit der Folge, dass die

Beklagte auch bei Anwendbarkeit des MÜ unbeschränkt für den eingetretenen Schaden haftet. Mit der Vereinbarung der Geltung der ADSp findet auch die Regelung der Ziff. 27 ADSp Anwendung. Nach Ziff. 27.2 ADSp sollen die in der ADSp geltenden Haftungsbefreiung und –begrenzung nicht gelten, wenn der Schaden vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, verursacht worden ist. Durch Ziff. 23.1.2 ADSp wird der ersatzfähige Schaden, der an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist, auf den für diese Beförderungsmittel gesetzlich festgesetzten Haftungshöchstbetrag begrenzt, im Falle der Luftbeförderung also gerade den in Art. 22 III MÜ festgelegten Betrag von 17 SZR je Kilo. Durch die Verweisung in Ziff. 23.1.2 ADSp ist die in Art. 22 III MÜ geregelte Haftungsbegrenzung zugleich eine vorstehende Haftungsbegrenzung im Sinne von Ziff. 27 ADSp geworden, die unter Voraussetzung von Ziff. 27.2 ADSp nicht gilt. Bei dieser Sichtweise stellt sich Ziff. 27.2 ADSp als ein Verzicht auf Haftungshöchstbeträge im Sinne der Öffnungsklausel des Art. 25 MÜ da, die auch durch AGB in den Frachtvertrag eingeführt werden kann.

Dies zugrunde gelegt, hat die Beklagte gem. Art. 25 MÜ unter den Voraussetzungen der Ziffer 27.2 ADSp auf die sich aus Art. 22 III MÜ ergebenden Haftungshöchstbeträge verzichtet. Die Voraussetzung der Ziff. 27.2 ADSp liegen hier vor. Insoweit kann zur Vermeidung von Wiederholungen auf die entsprechenden Ausführungen zum qualifizierten Verschulden im Sinne des § 435 HGB verwiesen werden.

Angela Schütte

Erstattung von Krankentransportkosten von einem deutschen Flughafen zu einem inländischen Krankenhaus, bei vorheriger Erkrankung im Ausland und Rückkehr zur medizinischen Versorgung nach Deutschland. Zu Sozialgericht Hamburg, Urteil vom 22. 10. 2008 (S 23 KR 286/05)

Die Klägerin des Verfahrens ist Krankentransportrückholversicherer eines gemeinnützigen Vereins, die ihre im Rahmen der Police bei der Klägerin mitversicherten Mitglieder bei Erkrankung im Ausland zur medizinischen Versorgung zurück nach Deutschland bringt. In dieser Eigenschaft werden nicht nur die Flugkosten, in diesem Fall von Sewastopol, Ukraine zurück nach München, erstattet sondern auch Kosten für den Krankentransportwagen (KTW)-Anschluss ins Krankenhaus.

Die Patientin, zu deren Rücktransport, die KTW-Kosten entstanden waren, war bei der Beklagten gesetzlich krankenversichert. Die Klägerin forderte im Regresswege lediglich die Kosten für den KTW-Anschluss von der Beklagten, nicht die Flugkosten.

Die Beklagte verneinte den Rückgriffsanspruch im Hinblick auf SGB V § 60 Abs. 4, wonach „Kosten des Rücktransport in das Inland“ nicht übernommen werden. Verwiesen wurde zudem auf ein Urteil des Landessozialgerichtes Schleswig-Holstein vom 26. 08. 1997 – L 1 KR 64/96, wonach der Krankentransport als „ein zusammenhängender Vorgang vom ausländischen Behandlungsort zum inländischen Behandlungsort“ gesehen wurde.

Die Einwendungen der Beklagten griffen letztlich jedoch nicht durch. Das Argument des „zusammenhängenden Vorganges“ könnte zwar in Fällen von durchgehenden Landtransporten vom benachbarten Ausland in ein deutsches Krankenhaus Erfolg haben (wie

im Fall des LSG Baden-Württemberg 08. 10. 1999- L 4 KR 680/99). Jedenfalls im Fall des Transportes vom einem deutschen Flughafen zu einem deutschen Krankenhaus ist die erkennende Kammer diesem Argument nicht gefolgt.

Nach Sinn und Zweck des § 60 Abs. 4 SGB V sollen die Kosten eines Rücktransportes aus dem Ausland, die ja nur auf Grund eines Auslandsaufenthaltes des Versicherten entstehen können, nicht die gesetzliche Krankenversicherung belasten.

Mit Betreten deutschen Bodens auf einem angeflogenen inländischen Flughafen liegt der Auslandsaufenthalt jedoch in der Vergangenheit. Der anschließende Krankenwagentransport ist nicht anders zu beurteilen, als wenn der Versicherte sich nur innerhalb Deutschlands zum Flughafen begeben hätte und die Notwendigkeit einer Krankenhausbehandlung dort erkannt worden wäre.

Fazit: Zumindest beim Krankentransport aus dem Ausland durch mehrere Transportmittel, wobei der Transport durch den Umstieg vom Flugzeug auf den Krankenwagen eine Zäsur erfährt, sind die Kosten für die Teilstrecke im Inland von der gesetzlichen Krankenversicherung zurück zustatten.

Eva-Maria Braje

Die Zwangsvollstreckung in Europa wird erheblich einfacher

Europa wächst zusammen. Dies gilt insbesondere für die Zwangsvollstreckung. Um den grenzüberschreitenden Rechtsverkehr diesbezüglich zu erleichtern, kommt Europa in diesen Tagen wieder einen Schritt voran. Die neuen Möglichkeiten der Zwangsvollstreckung in Europa möchten wir Ihnen hier kurz vorstellen:

Mit der am 30.12.2006 im Amtsblatt verkündeten Verordnung zur Einfüh-

rung eines europäischen Mahnverfahrens (EuMVVO) haben Gläubiger einer (wohl unbestrittenen) Geldforderung gemäß Art. 33 EuMVVO ab dem 12.12.2008 die Möglichkeit, ihre Ansprüche im Rahmen eines einheitlichen europäischen Mahnverfahrens gerichtlich durchzusetzen.

Das europäische Mahnverfahren stellt eine weitere Alternative neben dem Auslandsmahnverfahren (vgl. § 688 Abs. 3 ZPO i. V. m. § 32, Abs. 1 AVAG) dar. Weiterhin gibt es natürlich auch die Möglichkeit der Durchführung eines rein nationalen Gerichtsverfahrens mit anschließender Bestätigung als europäischer Vollstreckungstitel.

Für bestimmte Ansprüche im grenzüberschreitenden Rechtsverkehr werden durch diese Verfahren nunmehr einheitliche gerichtliche Verfahren geschaffen. Gläubiger erhalten bei Geldforderungen gegen ausländische Schuldner schneller einen vollstreckbaren Titel.

- Das Europäische Mahnverfahren (EuMVVO)

Die Beantragung des europäischen Mahnbescheids erfolgt unter Verwendung eines in Europa standardisierten Formblatts. Nach Eingang des Antrags auf Erlass eines europäischen Mahnbescheids überprüft das zuständige Gericht, ob dieser alle formellen Anforderungen erfüllt. Offensichtlich unbegründete Forderungen können aber bereits vom Mahngericht zurückgewiesen werden.

Ist der Antrag auf Erlass des europäischen Zahlungsbefehls ordnungsgemäß, erlässt das Gericht sobald wie möglich und in der Regel binnen 30 Tagen den europäischen Zahlungsbefehl unter Verwendung eines Formblatts.

Dem Antragsgegner steht eine jedoch Einspruchsfrist von 30 Tagen zu. Diese beginnt mit der Zustellung des Mahnbescheids. Erhebt er keinen Einspruch dann wird die Vollstreckbarkeit des europäischen Mahnbescheids als europäischer Vollstreckungstitel (siehe unten) durch das Mahngericht festgestellt.

Für die Praxis bedeutsam ist, dass dessen Vollstreckung in jedem anderen europäischen Mitgliedstaat ohne weiteres gerichtliches Verfahren im betreffenden Vollstreckungsstaat möglich ist. Das oftmals langwierige und kostenintensive Vollstreckbarkeitserklärungsverfahren entfällt vollständig. Deshalb ist es nunmehr auch für geringere Forderungen wirtschaftlich sinnvoll und geboten diese im Ausland durchzusetzen. Dieses jedoch unter einer Einschränkung: Sollte der Antragsgegner innerhalb von 30 Tagen – ebenfalls wieder mittels eines standardisierten Formulars – Einspruch gegen den europäischen Mahnbescheid erheben, dann ist mit dieser Einspruchseinlegung das Mahnverfahren beendet. Es wird dann das (normale) streitige Verfahren vor dem ausländischen Gericht eröffnet.

- Zivilklageverfahren für geringfügige Forderungen (sog. Short-Claim-Verordnung)

Neben dem europäischen Mahnverfahren wurde auch ein einheitliches europäisches Zivilverfahren für geringfügige Forderungen geschaffen. Forderungen bis zu EUR 2.000,00 können damit leichter klageweise durchgesetzt werden. Die Verordnung gilt – wie das europäische Mahnverfahren – (leider) nur für grenzüberschreitende Rechtsstreitigkeiten.

Das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen ist einfach, effizient und kostengünstig. Für die Ver-

fahrenseinleitung (Klage) durch den Kläger und die Erwidern des Beklagten stehen standardisierte Formulare mit Ausfüllhinweisen zur Verfügung. Das Verfahren wird grundsätzlich schriftlich und mittels festgelegter Formulare geführt. Eine mündliche Verhandlung findet nur statt, wenn das Gericht sie für notwendig erachtet.

Das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen gilt vor allen Gerichten der Mitgliedstaaten der EU, mit Ausnahme Dänemarks. Das europäische Verfahren für geringfügige Forderungen gilt ab dem 01.01.2009. Mit dieser automatisierten und formalisierten Klage steht in Europa ein weiteres kostengünstiges Instrument zur Geltendmachung grenzüberschreitender geringwertiger Forderungen zur Verfügung. Es besteht daher kein Anlass mehr, lediglich wegen Geringwertigkeit von Forderungen auf eine Geltendmachung im europäischen Ausland zu verzichten. Die Vollstreckung aus dem Urteil ist einfach: das bislang notwendige, komplizierte Vollstreckbarkeitserklärungsverfahren im Vollstreckungsstaat entfällt. Es ist sehr anwenderfreundlich und findet lediglich mit standardisierten Formularen statt. Keine Anwendung findet das neue europäische Verfahren für geringwertige Forderungen jedoch auf Streitigkeiten im Bereich des Arbeitsrechts, des ehelichen Güterrechts sowie des Erb- und Unterhaltsrechts. Das Urteil ist zugleich ein europäischer Vollstreckungstitel (siehe unten).

- Auslandsmahnverfahren

Neben dem europäischen Verfahren für geringwertige Forderungen und den europäischen Mahnverfahren besteht auch weiterhin die Möglichkeit des Auslandsmahnverfahrens (§ 688 Abs. 3 ZPO). Es ist aber in seinen räumlichen Anwendungsbereich (u. a. Israel und Island) weiter.

- Europäischer Vollstreckungstitel

Bereits mit Wirkung zum 01.01.2005 wurde der europäische Vollstreckungstitel für unbestrittene Forderungen eingeführt. Nunmehr können Entscheidungen über eine unbestrittene Forderung bei Vorliegen bestimmter Voraussetzung vom Ursprungsmitgliedstaat als europäischer Vollstreckungstitel bestätigt werden. Die Bestätigung erfolgt mittels eines Formblatts.

Eine Entscheidung ist jede von einem Gericht eines Mitgliedstaats erlassene Entscheidung ohne Rücksicht auf ihre Bezeichnung. Der europäische Vollstreckungstitel kann nur eine Forderung bestätigen, die auf eine Zahlung einer bestimmten Geldsumme gerichtet ist und fällig ist. Ferner muss sie unbestritten sein, d. h., der Schuldner hat der Forderung im gerichtlichen Verfahren nicht widersprochen, ist zur Gerichtsverhandlung nicht erschienen, hat im gerichtlichen Verfahren ausdrücklich durch Anerkenntnis oder durch ein von einem Gericht gebilligtes oder von einem Gericht geschlossenen Vergleich zugestimmt. Auch öffentliche Urkunden (z. B. notarielle Urkunden) sind der Bestätigung als europäischer Vollstreckungstitel fähig. Es ist jedoch einschränkend zu beachten, dass eine Bestätigung als europäischer Vollstreckungstitel nicht erfolgt, wenn die Entscheidung in einem streitigen Verfahren ergangen ist. Die stattgebende Klage aufgrund streitiger Verhandlung wird also gerade nicht erfasst.

Die in einem anderen Mitgliedstaat ergangenen Entscheidungen werden - ohne Vollstreckbarkeitserklärungsverfahren - automatisch anerkannt und vollstreckt.

Der europäische Vollstreckungstitel gilt für alle Zivil- und Handelssachen. Steuer- und Zollsachen sowie verwal-

tungsrechtliche Angelegenheiten werden leider nicht erfasst. Der europäische Vollstreckungstitel gilt für alle Mitgliedstaaten der EU, mit Ausnahme Dänemarks.

Für das Vollstreckungsverfahren als solches gilt das Recht des jeweiligen Vollstreckungsmitgliedstaats.

Im Ergebnis lässt sich also feststellen, dass die Geltendmachung und Vollstreckung von Forderungen in Europa erheblich erleichtert worden ist. Dies gilt insbesondere für geringwertige Forderungen. Es besteht daher kein Anlass mehr, aufgrund wirtschaftlicher Erwägungen von einer Geltendmachung und Vollstreckung solcher Forderungen abzusehen. Die Verfahren sind alle sehr kostengünstig ausgestaltet. Insbesondere ist es auch möglich, die Kosten für einen Prozessbevollmächtigten geltend zu machen. Nachteilig ist jedoch, dass zum Teil noch Übersetzungen von Schriftstücken notwendig sind und in manchen Mitgliedsstaaten für die Zwangsvollstreckung Anwaltszwang besteht.

Thomas Trieb

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

Abschließend möchten wir auch auf diesem Weg unseren Mandanten seitens des gesamten Teams ein gesegnetes Weihnachtsfest und einen guten Start in das neue Jahr wünschen!

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:

b.grimme@grimme-kollegen.de

Andrea Meyer:

a.meyer@grimme-kollegen.de

Stephan Göke:

s.goeke@grimme-kollegen.de

Angela Schütte:

a.schuette@grimme-kollegen.de

Eva-Maria Braje:

e.braje@grimme-kollegen.de

Thomas Trieb:

t.trieb@grimme-kollegen.de

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

