**Anwaltskanzlei Grimme & Kollegen**

**NEWSLETTER #4/2010**

## Der BGH zum Umfang der Ersatzpflicht bei einer Haftung des Frachtführers nach Art. 29 CMR und der Haftung des Frachtführers bei einem auftragswidrigen Verhalten

Bisher galt in der Praxis und bei Gericht, dass der Frachtführer bei einem qualifizierten Verschulden nach Art. 29 CMR - auf Grundlage des Art. 23 I CMR - Ersatz zu leisten hat, ohne sich auf die Haftungsbeschränkungen der Art. 23 III und VII CMR berufen zu können.

D.h., der Frachtführer bei einem qualifizierten Verschulden nach Art. 29 CMR Ersatz in Höhe des Wertes des Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zu leisten hatte.

Der so zu ermittelnde Wert des Gutes hat sich regelmäßig auch über den entgangenen Gewinn verhalten.

In seiner aktuellen Entscheidung vom 30.09.2010, Az. I ZR 39/09, hat der BGH in einer unserer Sachen aber nunmehr festgeschrieben, dass sich der Anspruchsteller, welcher seine Ansprüche (nur) auf Art. 29 CMR stützt, auch die Haftungsbegrenzungen der Art. 23 III und VII CMR entgegen zu halten lassen hat.

Und zwar mit der Begründung, dass die CMR *ein einheitliches, in sich geschlossenes Haftungsgefüge enthalte, das zwischen der Haftung wegen qualifizierten Verschuldens und einer reinen Obhutshaftung unterscheide.*

*Der Anspruchsberechtigte müsse (daher), wenn er seinen Ersatzanspruch auf der Grundlage von Art. 23 I, II CMR berechne, auch die Haftungsbegrenzung des Art. 23 III akzeptieren, die nicht durch Art. 29 CMR überwunden werden könne.*

Oder vereinfacht, wer die Vorteile der Haftung des Frachtführers nach den Bestimmungen der CMR für sich in Anspruch nimmt, auch deren Nachteile gegen sich gelten lassen muss.

Mit der Folge, dass die Haftung des Frachtführers auch bei einem qualifizierten Verschulden nach Art. 29 CMR gem. Art. 23 III CMR auf den Gegenwert von 8,33 SZR für jedes fehlende Kilogramm des Rohgewichts begrenzt ist.

Das ist neu!

Allein frohlockt der Frachtführer zu früh, wenn er vermeint, dass damit ja alles gut und sein Haftungsrisiko für die Zukunft sehr überschaubar sei.

Der BGH hat in seiner Entscheidung nämlich weiter festgeschrieben, dass zur Beurteilung der Frage, ob der Frachtführer auch für den weiterge-

henden Schaden des Anspruchstellers – d.h. insbesondere für entgangenen Gewinn – einzustehen hat, ergänzend auf das anwendbare nationale Recht abzustellen ist.

Soweit auf den Frachtvertrag deutsches Recht zur Anwendung kommt, ergibt sich daher im Ergebnis nicht anderes, da nach § 252 BGB der zu ersetzende Schaden regelmäßig auch den entgangenen Gewinn erfasst.

In der Praxis muss der Anspruchsteller, so denn deutsches Recht Anwendung findet, daher seine Ansprüche zukünftig nicht (allein) auf Art. 29 CMR stützen, sondern auch auf die §§ 249 ff BGB, ohne dass sich im Ergebnis etwas ändern würde.

Problematisch könnte es jedoch dann werden, wenn auf den Frachtvertrag kein deutsches Recht zur Anwendung kommt.

Ist nämlich nach dem ergänzend zur Anwendung kommenden (ausländischem) nationalen Recht kein Ersatz für entgangenen Gewinn vorgesehen, bleibt die Haftung des Frachtführers nach Art. 23 III CMR der Höhe nach begrenzt.

In der Praxis ist bei der Regressführung und -abwehr daher zukünftig regelmäßig zu vorab zu überprüfen, welchem nationalem Recht der Frachtvertrag unterliegt, um sodann – durch Nachfrage bei ausländischen Rechtsanwälten - zu überprüfen, ob nach dem ergänzend heranzuziehendem nationalem Recht auch entgangener Gewinn geschuldet ist.

Der Aufwand und das Prozessrisiko werden daher im Einzelfall erheblich steigen können.

In dem von dem BGH entschiedenen Sachverhalt ist fraglich, ob ergänzend das nationale Recht Deutschlands oder Italiens heranzuziehen ist.

Sollte italienisches Recht zur Anwendung kommen, wäre sodann zu überprüfen, ob auch nach italienischem Recht entgangener Gewinn geschuldet wurde.

Da das Berufungsgericht, im Vertrauen auf die bisherige Rechtsprechung, über diese Frage noch nicht entschieden hat (obwohl unsererseits vorgetragen wurde, dass sowohl nach deutschem als auch nach italienischem Recht entgangener Gewinn geschuldet ist), hat der BGH die Sache zur erneuten Verhandlung an das OLG Nürnberg zurückverwiesen, soweit das OLG Nürnberg der Klägerin Ersatz über den sich nach Art. 23 III CMR errechnenden Haftungshöchstbetrag zugesprochen hat.

Die Differenz hat insoweit rund EUR 900.000,- betragen!

Die Entscheidung der Vorinstanz ist in TransportR. 2009, S. 256 ff abgedruckt.

Die Entscheidung des BGH hat für die Anspruchsteller aber auch ein positives.

Der BGH hat – wie bereits zuvor in seiner Entscheidung in einer unserer anderen Sachen beim BGH (= TransportR. 2005, S. 311 (313)) – noch einmal bestätigt, dass der (vorsätzliche) Verstoß gegen frachtvertragliche (Neben-) Pflichten allein, ein qualifiziertes Verschulden nach Art. 29 CMR begründet, soweit die entsprechende Verpflichtung zumindest auch den Sinn hatte, den Schaden der eingetreten ist, zu verhindern.

Eine entsprechende Pflichtverletzung wäre bei einem Sendungsdiebstahl bspw. regelmäßig bei einem Verstoß gegen die Weisung, nur bewachte Parkplätze anzufahren, einen Kaste-

nauflieger zu stellen, den Transport mit zwei Fahrern durchzuführen, das Fahrzeug niemals unbewacht abzustellen, o.ä. anzunehmen.

Ein Auftraggeber eines Frachtführers sollte daher insbesondere bei dem Versand wertvoller Güter konkrete Vorgaben über die bei der Beförderung einzuhaltenden Sicherheitsmaßnahmen machen.

Nicht nur, um die Sicherheit des Gutes, sondern auch um im Schadensfalle die Chancen eines erfolgreichen Regresses zu erhöhen.

Die Transportversicherer sollten sich aufgerufen fühlen, Versicherungsnehmern, welche regelmäßig wertvolle Güter befördern, ihren Versicherungsnehmern Vorgaben zu machen, welche Weisungen dem Frachtführer bei der Beförderung wertvoller Güter zu erteilen sind.

Umgekehrt sollten Frachtführer genauestens darauf achten, frachtvertragliche Abreden stets einzuhalten, um sich nicht dem Vorwurf eines qualifizierten Verschuldens auszusetzen.

Die besprochene Entscheidung des BGH stellen wir Ihnen – wie auch die nachfolgend besprochenen Entscheidungen – auf Anfrage gerne zur Verfügung.

*Benjamin Grimme*

**Die Verpflichtung zur Zahlung von Standgeld kann durch Allgemeine Geschäftsbedingungen nicht abgedungen werden**

In seiner Entscheidung vom 12.05.2010 hatte der BGH, Az. I ZR 37/09, darüber zu entscheiden, ob die Klausel: „Standzeiten können nicht extra vergütet werden!“ gemäß § 307 Abs. 1 S. 1 BGB unwirksam ist.

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Die Beklagte beauftragte die Klägerin mit einem innerdeutschen Transport. Der Transportauftrag enthielt unter anderem folgende Angaben: „Verladedatum: am 30.05.2007 ca. 16:00 Uhr … Entladestelle: … am 31.05.2007 ab 07:00 Uhr: Bemerkung: … Standzeiten können nicht extra vergütet werden!“.

Der Lkw stand rechtzeitig an der Ladestelle bereit. Aufgrund eines technischen Defekts konnte die Verladung jedoch erst am 31.05.2007 gegen 13:00 Uhr abgeschlossen werden.

Die Klägerin vertrat in der ersten Instanz die Auffassung, dass ihr für die Wartezeit von 19 Stunden Standgeld in Höhe von insgesamt EUR 1.142,40 zustehen würde. Sie war der Ansicht, dass der im Transportauftrag enthaltende Passus, wonach Standzeiten nicht vergütet werden würden, gemäß § 307 Abs. 1 S. 1 BGB unwirksam sei.

Das Amtsgericht ist der Auffassung der Klägerin gefolgt und hat der Klage stattgegeben. Die Beklagte hat hiergegen Berufung eingelegt und das Berufungsgericht hat die erstinstanzliche Entscheidung aufgehoben und die Klage abgewiesen.

Das Berufungsgericht hatte die Revision zugelassen. Die Revision führte zur Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Das Berufungsgericht war zu dem Ergebnis gekommen, dass der Klägerin ein Anspruch aus § 412 Abs. 3 HGB nicht zustehen würde. Die Parteien hatten nach Ansicht des Berufungsgerichts wirksam vereinbart, dass Standzeiten nicht extra vergütet werden würden.

Das Berufungsgericht vertrat die Ansicht, dass die streitgegenständliche Klausel überhaupt nicht der Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 S. 1 BGB un-

terliege, weil Preisvereinbarungen – soweit sie Art und Umfang der Vergütung unmittelbar regelten – kontrollfrei seien. Letztendlich war jedoch das Berufungsgericht der Ansicht, selbst wenn eine Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 1 S. 1 BGB zu erfolgen hätte, die Frage insgesamt jedoch offen bleiben könne, da die Klausel nicht wegen des Verstoßes gegen § 307 Abs. 1 und 2 BGB unwirksam sei. Nach Ansicht des Berufungsgerichtes könne der Frachtführer, sofern ihm das Gut nicht innerhalb der Ladezeit zur Verfügung gestellt werden würde, den Frachtvertrag kündigen und die Rechte aus § 415 Abs. 2 HGB geltend machen. Daher war das Berufungsgericht zu der Ansicht gelangt, dass die Regelung über die Nichtzahlung des Standgeldes den Frachtführer nicht in unzumutbarer Weise belasten würde.

Dies sah der BGH anders und hob die Entscheidung des Berufungsgerichtes auf und stellte das erstinstanzliche Urteil wieder her.

Nach Ansicht des BGH steht dem Frachtführer sehr wohl das geltend gemachte Standgeld aus § 412 Abs. 3 HGB zu. Die Klausel über den Ausschluss der Vergütung des Standgeldes sei gemäß § 307 Abs. 1 S. 1 BGB unwirksam.

Entgegen der Annahme des Berufungsgerichtes nahm der BGH nicht an, dass es sich bei der in Rede stehenden Standgeldklausel um eine kontrollfreie Preisvereinbarung handelt. Die Bestimmungen in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen sind dann einer Inhaltskontrolle entzogen, wenn diese Geschäftsbedingungen weder von Rechtsvorschriften abweichen noch diese ergänzen. Grundsätzlich können Vertragsparteien Leistung und Gegenleistung frei bestimmen. Klauseln, die Art und Umfang der vertraglichen Hauptleistungspflicht und die dafür zu zahlende Vergütung unmittelbar bestimmen, sind daher kontrollfrei. Kontrollfähig sind jedoch Preisnebenabreden, die zwar mittelbare Auswirkung auf Preis und Leistung haben, an deren Stelle aber, wenn eine wirksame vertragliche Regelung fehlt, dispositives Gesetzesrecht treten kann.

Die Standgeldklausel unterliegt mithin der Inhaltskontrolle nach § 307 Abs. 3 S. 1 BGB. Die Klausel weicht von der Vorschrift des § 412 Abs. 3 HGB ab, nach der der Frachtführer bei Vorliegen der Voraussetzungen einen Anspruch auf Standgeld zusteht. Mit der Klausel soll das Ziel verfolgt werden, dass von Gesetzeswegen dem Verwender zugewiesenes Verzögerungsrisiko uneingeschränkt auf den Frachtführer abzuwälzen. Ist eine solche vorformulierte Regelung unwirksam, so tritt an die Stelle an die Unwirksamregelung die dispositive Bestimmung des § 412 Abs. 3 HGB. Die streitgegenständliche Klausel muss mithin an § 307 Abs. 3 S. 1 BGB gemessen werden.

Nach Ansicht des BGH benachteiligt die streitgegenständliche Klausel den Frachtführer unangemessen.

Der Gesetzgeber hat mit seiner Regelung in § 412 Abs. 3 HGB klargestellt, dass der Frachtführer grundsätzlich eine Vergütung dafür verlangen kann, wenn er über die gewöhnliche oder vertraglich vereinbarte Ladezeit hinaus wartet. Ausgeschlossen ist ein solcher Anspruch lediglich dann, wenn die zusätzliche Wartezeit auf Umständen beruht, die dem Risikobereich des Frachtführers zuzurechnen sind. Der Ausschluss der Zahlung des Standgeldes in der Klausel steht daher im Widerspruch zu dem wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung.

Der Argumentation des Berufungsgerichtes, dass dem Frachtführer die Möglichkeit offen stünde, den Frachtvertrag gemäß § 417 Abs. 2 HGB z kündigen, macht nicht, dass die Klausel dem Frachtführer zumutbar ist. Hierbei hat nämlich das Berufungsgericht nicht berücksichtigt, dass der Frachtführer, wenn er von seinem Kündigungsrecht Gebrauch macht, nur einen Teil der vereinbarten Vergütung realisieren kann. Weiter ist zu berücksichtigen, dass selbst wenn der Frachtführer von seinem Kündigungsrecht Gebrauch machen würde, er auch neben der vereinbarten Fracht bereits angefallenes Standgeld beanspruchen könnte. Dieser Anspruch entfiele jedoch, wenn man der Auffassung des Berufungsgerichts folgen würde.

Im Übrigen führt die streitgegenständliche Klausel zu einer unangemessenen Haftungsbeschränkung zugunsten des Vertragspartners des Frachtführers. Der Anspruch auf Standgeld setzt kein Vertreten müssen des Absenders bzw. Empfängers voraus. Die Klausel jedoch schließt die Pflicht zu Zahlung von Standgeld selbst dann aus, wenn die Verzögerung durch den Absender oder Empfänger grob fahrlässig oder gar vorsätzlich herbeigeführt wird. Auch daher steht die Klausel in einem nicht gerechtfertigten Widerspruch zu den Wertungen des Gesetzes.

*Angela Schütte*

**§ 439 HGB als lex specialis gegenüber § 195 BGB findet auf bereicherungsrechtliche Ansprüche des Verkehrshaftungsversicherers keine Anwendung.** (OLG Frankfurt/Main, Urteil vom 11.10.2010, Az.: 21 U 56/08)

Die Klägerin ist Verkehrshaftungsversicherer der Firma X und nimmt die Beklagte, bei der es sich um den Warentransportversicherer der Firma Y handelt, unter dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereichung auf Zahlung von EUR 1.621,82 nebst Zinsen in Anspruch.

Die Firma Y beauftragte die Firma Z mit dem Transport einer Sendung von Teefilterpapier von Gernsbach über Hamburg nach Kalkutta/Indien, die Firma Z ihrerseits beauftragte mit der Durchführung des Transportes nach Hamburg die Firma X. Letztere verbrachte die in 44 Kartons verpackten Teepapierrollen in den Hamburger Freihafen; dort wurde festgestellt, dass einzelne Kartons durchfeuchtet waren.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin wurde nach entsprechender Entschädigung seitens der Versicherer der Firma Z mit Schreiben vom 26.01.2006 auf Zahlung von EUR 4.660,08 in Anspruch genommen. Die Klägerin lehnte mit Schreiben vom 16.03.2006 eine Regulierung des geltend gemachten Totalschadens ab und erhob den Einwand des Mitverschuldens, zugleich bot sie eine vergleichsweise Regelung an. Mit E-Mail vom 27.03.2006 kündigte die Klägerin eine Zahlung von EUR 1.621,82 an und wies darauf hin, dass dieser Betrag allein zur Vermeidung einer Klage, unter dem Vorbehalt der Rückforderung zur Verfügung gestellt werde, ein Anerkenntnis sei damit nicht verbunden. Die Zahlung des Betrages veranlasste die Klägerin nach eigenen Angaben im Jahr 2006 nach Angaben der Beklagten im Mai 2006.

Die Beklagte wiederum erhob unter dem 10.04.2006 gegen die Firma Z Klage auf Zahlung des überschießenden Betrages in Höhe von EUR 3.038,26 zzgl. Zinsen; die Firma Z verkündete der Versicherungsnehmerin der Klägerin - der Firma X - den Streit, die dem Rechtsstreit auf Seiten der dortigen Beklagten beitrat. Mit Urteil vom 31.08.2007, Az. 2 C 4/07, hat das AG Karlsruhe die Klage nach Be-

weiserhebung, u. a. durch Vernehmung eines Zeugen, abgewiesen.
[…]

Mit Schreiben vom 05.11.2007 nahm die Klägerin die Beklagte unter Fristsetzung zum 21.11.2007 erfolglos auf Rückzahlung des Betrag von EUR 1.621,82 in Anspruch, dieses Begehren verfolgt sie in dem vorliegenden Rechtsstreit weiter.

Das Amtsgericht hat die Klage abgewiesen. Zur Begründung hat das Amtsgericht im Wesentlichen ausgeführt, der geltend gemachte Anspruch sei verjährt (§ 439 HGB), da für Ansprüche aus einer Beförderung im Sinne des §§ 407 ff. HGB die einjährige frachtrechtliche Verjährungsfrist gelte und aufgrund der Ablieferung des Frachtgutes im Februar 2005 vor Klageerhebung bereits Verjährung eingetreten sei. Im Übrigen sei die Klägerin auch mit dem geltend gemachten Anspruch gemäß § 814 BGB ausgeschlossen, da sie in Kenntnis der nicht bestehenden Schuld geleistet habe.

Mit einer Berufung macht die Klägerin unter Wiederholung und Vertiefung ihres erstinstanzlichen Vorbringens geltend, entgegen der angefochten Entscheidung sei keine Verjährung eingetreten. Die Klägerin habe auch nicht in Kenntnis der Nichtschuld geleistet, sondern sei lediglich unsicher gewesen, ob die Beklagte einen Schadensnachweis im ausreichenden Maße geführt habe.

Das OLG Frankfurt entschied, dass es keine Verjährung des Bereicherungsanspruches der Klägerin eingetreten ist, da dieser Anspruch nicht der einjährigen frachtrechtlichen Verjährung des § 439 Abs. 1 Satz 1 HGB unterliegt, sondern der dreijährigen Regelverjährung des § 195 BGB, so dass mit der Klagerhebung im Januar 2008 (Zustellung der Klagschrift am 31.01.2008) rechtzeitig eine Hemmung der Verjährung (§ 204 Abs. 1 Nr. 1 BGB) eingetreten ist.

Zur Begründung führt das OLG Frankfurt aus:

§ 439 HGB als lex speziales gegenüber § 195 BGB findet keine Anwendung, da der persönliche Anwendungsbereich der Vorschrift bezüglich der Klägerin nicht eröffnet ist. Zwar ist der Anwendungsbereich der Vorschrift bewusst weit formuliert und erfasst grundsätzlich sämtliche Ansprüche aus einer dem ersten Unterabschnitt (§§ 407- 449 HGB) unterliegenden Beförderung, gleichgültig ob es sich um Ansprüche des Frachtführers, des Absenders oder des Empfängers des Transportgutes handelt und auf welchem Rechtsgrund sie beruhen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucksache 13/8445, Seite 77; BGB Transportrecht 2008, 84; 2006, 74; Koller Transportrecht, 7. Auflage, § 439 Rn. 2 f, Ebenrot/Boujong/Joost/Strohn-Schaffert, HGB, 2. Auflage, § 439 Rn. 2). Soweit es die Beteiligten des Frachtvertrages und des Beförderungsvorganges betrifft, werden alle vertraglichen und konkurrierenden außervertraglichen Ansprüche, die mit der Güterbeförderung in einem sachlichen und unmittelbaren Zusammenhang stehen (vgl. BGH Transportrecht 2010, 225; 2008, 84; 1990, 418 mit weiteren Nachweisen; Voller, AO, § 439 HGB Rn. 2 mit weiteren Nachweisen; Ebenrot/Bouillon/Jost/Stron-Schaffert, HGB, 2. Auflage, § 439 Rn. 4), von der Verjährungsregelung erfasst, insbesondere auch bereichungsrechtliche Ansprüche (vgl. BGH Transportrecht 1990, 418), sobald das Bestehen eines Rechtsgrundes aus dem Frachtvertrag zu prüfen ist, wie etwa im Fall überbezahlter Fracht (vgl. BGH NJW 1972, 1003 für den Anwendungsbereich des

Art. 32 CMR) oder zu Unrecht erbrachter Ersatzleistungen (vgl. LG Lübeck Transportrecht 2001, 171).

Da die Vorschrift des § 439 HGB nicht nur das Vorliegen eines Frachtvertrages voraussetzt, sondern ihrem Wortlaut nach auch an die Beteiligung an einer den Vorschriften diesen Unterabschnitts unterliegenden Beförderung anknüpft, kommt es nur Falle einer solchen Beteiligung nicht auf die Person des Anspruchsinhabers und die Art des Anspruchs an. Denn das dem genannten Unterabschnitt zu entnehmende Haftungssystem stellt ersichtlich auf die Beteiligten des Beförderungsvorganges ab (Absender, Empfänger, Fracht- und Unterfrachtführer). Auch nach der Begründung des zum Entwurf des Transportrechtsreformgesetzes vom 25.06.1998 (vgl. BT-Drucksache 13, 8445) war beabsichtigt, einen Gleichklang der vertraglichen Ansprüche mit den konkurrierenden Ansprüchen der am Frachtvertrag Beteiligten herbeizuführen, wo hingegen Vertragsfremde Dritte nur unter besonderen Voraussetzungen von den Vorschriften des genannten Unterabschnittes (§§ 407 ff. HGB) betroffen sein sollen; etwa dann, wenn es zu Geltendmachung vertraglicher Ansprüche legitimiert sind oder aufgrund ihrer Rechtsstellung ein Interesse an der Beförderung haben (beispielhaft erwähnt, die amtliche Begründung, den Eigentümer des Frachtgutes, vgl. BT-Drucksache 13,8445, Seite 70). Nur wenn der Dritte in dieser Art und Weise von der zugrunde liegenden Beförderung betroffen ist, sieht er sich in gleicher Weise wie die am Frachtvertrag Beteiligten den daraus resultierenden Einwendungen, gegebenenfalls unter den Voraussetzungen des § 434 Abs. 2 HGB, ausgesetzt.

Soweit es allerdings die Ansprüche Dritter betrifft, die weder am Frachtvertrag noch am Beförderungsvorgang beteiligt sind und denen gegenüber auch die Ausdehnung der Haftungsbegrenzungen nach § 434 Abs. 2 HGB, zu denen auch die Verjährungsregel des § 439 Abs. 1 HGB zu rechnen ist (vgl. Fremuth-Thume, Transportrecht, § 434 Rn. 1) keine Geltung beansprucht, bestimmt sich die Verjährung nach allgemeinen Regeln (vgl. Koller, aaO, § 439 Rn. 13b; Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn-Schaffert, aaO, § 439 Rn. 2).

Vorliegend ist die Klägerin als Verkehrshaftungsversicherer weder am Frachtvertrag noch am Beförderungsvorgang beteiligt, ebenso wenig ist sie zur Geltendmachung vertraglicher Ansprüche legitimiert oder einem Direktanspruch eines Beteiligten ausgesetzt. Soweit die Beklagte auf diesbezüglich auf die Vorschrift des § 115 VVG (n. F.) abstellt, dann dahin stehen, ob deren Voraussetzungen vorliegen, da auf den vorliegenden zugrunde liegenden Versicherungsfall das VVG in der bis 31.12.2007 geltenden Fassung anzuwenden ist (Art. 1 Abs. 1 und 2 EGVVG).

Ebenso wenig ist die Klägerin von der Ausdehnung der Haftungsbegrenzungen im Sinne des § 434 Absatz 2 HGB betroffen, da sie zum einen bereits keinen Anspruch im Sinne dieser Vorschrift geltend macht und zum anderen die Rechtfertigung für die dort normierte Haftungsbegrenzung ihr gegenüber keine Geltung beansprucht. Denn die Ausdehnung der Haftungsbegrenzung bei Ansprüchen wegen Verlust oder Beschädigung des Transportguts findet ihre Rechtfertigung darin, dass die Inhaber solcher Ansprüche häufig - etwa als Eigentümer des Transportgutes oder Veranlasser der Beförderung - an der Durchführung der Beförderung ein Interesse haben und damit von der frachtrechtlichen Beziehung profitieren (vgl. Müglich, Das neue Transport-

recht, § 434 HGB, Rn. 4), woran es bezüglich der Klägerin erkennbar fehlt.

Für den von der Klägerin geltend gemachten Bereicherungsanspruch gilt auch nicht etwa im Hinblick auf die erfolgte Leistung auf fremde Schuld die kurze Verjährungsfrist des § 439 Abs. 1 S. 1 HGB. Zwar ist im Fall der so genannten Drittleistung auf fremde Schuld für den Bereicherungsanspruch, der aus der Tilgung der Schuld erwächst, grundsätzlich die für die getilgte Schuld geltende, gegenüber der Regelverjährung nach § 195 BGB möglicherweise kürzere Verjährungsfrist maßgeblich (vgl. BGH NJW 2000, 3492, BGHZ 70, 389; 89, 82), weil der Schuldner der getilgten Forderung im Umfang der Leistung von einer Verbindlichkeit befreit wird und der Bereicherungsanspruch ihn nicht stärker belasten soll als die ursprüngliche Schuld. Vorliegend würde dies für den Fall einer Geltendmachung des Anspruchs gegen die Versicherungsnehmerin der Klägerin Geltung beanspruchen, soweit diese durch die Leistung der Klägerin von einem frachtrechtlichen Schadensersatzanspruch befreit worden wäre. Der Bereicherungsanspruch der Klägerin gegen die Beklagte ist demgegenüber schon deshalb nicht aus der Tilgung einer fremden Schuld erwachsen, weil die Bereicherung der Beklagten nicht in der Befreiung von einer Verbindlichkeit besteht, sondern im Erhalt einer nicht gerechtfertigten Ersatzleistung.

Auf den ersten Blick erscheint die Entscheidung des OLG Frankfurt am Main überraschend. Sie ist aber richtig. Der Verkehrshaftungsversicherer ist regelmäßig nur Bevollmächtigter des Versicherungsnehmers und daher auch nur an der Schadensabwicklung, nicht jedoch an der Beförderung selbst unmittelbar beteiligt.

Das OLG Frankfurt am Main begründet seine Entscheidung richtigerweise damit, dass - ausweislich des Wortlautes des § 439 HGB - nicht nur das Vorliegen eines Frachtvertrages, sondern auch die „Beteiligung“ an der Beförderung erforderlich ist („….aus einer Beförderung, die den Vorschriften dieses Unterabschnitts unterliegt, …“). Die §§ 407 bis 450 HGB stellen aber nur auf die Beteiligten des Beförderungsvorgangs ab (Absender, Empfänger, Fracht- und Unterfrachtführer). Entsprechendes ergibt sich auch aus der Begründung zum Entwurf des Transportsrechtsreformgesetzes vom 25.06.1998 (vgl. Bundestag Drucksache, 13,8445). Damit wollte der Gesetzgeber ein Gleichklang der vertraglichen Ansprüche mit den konkurrierenden Ansprüchen der am Frachtvertrag Beteiligten herbeiführen. Dritte hingegen sollen nur unter besonderen Voraussetzungen - also aufgrund besonderer Legitimation - von den Vorschriften der §§ 407 bis 450 HGB betroffen sein. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn sie zur Geltendmachung vertraglicher Ansprüche legitimiert sind (vgl. § 421 Abs. 1 HGB) oder aufgrund ihrer Rechtsstellung ein Interesse an der Beförderung haben (beispielhaft erwähnt die amtliche Begründung den Eigentümer des Frachtguts, vgl. BT Drucksache 13, 8445, Seite 70). Nur wenn der Dritte in dieser Art und Weise von der zugrundeliegenden Beförderung betroffen ist, sieht er sich in gleicher Weise wie die am Frachtvertrag Beteiligten den daraus resultierenden Einwendungen (vgl. § 434 Abs. 2 HGB) oder der kurzen Verjährung des § 439 HGB ausgesetzt (vgl. Koller, TransportR, 7. Auflage, § 434 Rz. 10). Der Verkehrshaftungsversicherer wird im Übrigen auch nicht namentlich in den § 407 bis 450 HGB erwähnt.

Der Verkehrshaftungsversicherer ist nicht unmittelbar an dem Beförderungsvorgang beteiligt. Es stellt sich

jedoch die Frage, ob dem Verkehrshaftungsversicherer eine besondere Ermächtigung zukommt, die den persönlichen Anwendungsbereich des § 439 HGB eröffnet.

Eine solche besondere Legitimation des Verkehrshaftungsversicherers könnte sich insoweit beispielsweise aus §§ 100, 115 Absatz 1 Nr. 2, 3 VVG, § 164 BGB oder aus § 185 BGB ergeben. Das ist aber abzulehnen. Ohne auf die jeweiligen Voraussetzungen dieser Vorschriften eingehen zu wollen, ergibt sich aus diesen Vorschriften keine besondere Legitimation des Verkehrshaftungsversicherers.

Würde bei jeder Bevollmächtigung, der ein transportrechtlicher Sachverhalt zugrunde liegt, dazu führen, dass der persönliche Anwendungsbereich des § 439 HGB eröffnet ist, wäre dessen Anwendungsbereich grenzenlos. Bei § 439 HGB handelt es sich zwar um eine besondere Vorschrift des allgemeinen Frachtrechts und es sollte mit dieser Vorschrift auch eine Erweiterung der Verjährungsregelungen erreicht werden. Diese Erweiterung war jedoch nur im Hinblick auf konkurrierende oder außervertragliche Ansprüche gewollt, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Transport im Zusammenhang stehen (vgl. Begründung zum Regierungsentwurf des Transportrechtsreformgesetzes, BT-Drucksache 13, 8445, Seite 77; BGH, Urteil vom 21.09.2006, Aktenzeichen I ZR 2/04, Transport 2006, 451 453).

Außerdem ist zu berücksichtigen, dass die Zahlung durch die Verkehrshaftungsversicherung aufgrund eines Transportschadens, ihr nicht den Charakter einer Versicherungsleistung nimmt. Die beiden vertraglichen Ebenen des Frachtvertrages und des Versicherungsvertrages dürfen insoweit nicht vermengt werden (so auch OLG München, Urteil vom 29.09.1999, Az. 7 U 1944/09, TransportR 2000, 123, 125).

Zwar bilden die Versicherungsnehmer der Verkehrshaftungsversicherung eine Gefahr- und Risikogemeinschaft und der Verkehrshaftungsversicherer tritt als Garant für eine Absicherung des Risikos auf, jedoch schreibt § 439 HGB nur das Interesse an einer kurzen Verjährung der unmittelbar am Beförderungsvorgang beteiligten Personen oder Dritter aufgrund einer besonderen Ermächtigung zu. Bei den §§ 100, 115 Absatz 1 Nr. 2, 3 VVG, § 164 BGB und § 185 BGB handelt es sich um Normierungen von allgemeinen Pflichten und Befugnissen und damit um eine einfache und nicht eine besondere Legitimation.

Hauptaufgabe der an dem Beförderungsvorgang beteiligten Person ist die Ortsveränderung von Gütern. Die Hauptaufgabe des Verkehrshaftungsversicherers hingegen liegt primär darin, Transportschäden des Versicherungsnehmers - und damit aufgrund einer Verpflichtung aus dem Versicherungsvertragsverhältnis - zu regulieren bzw. den eigenen Versicherungsnehmer von Ansprüchen Dritter freizuhalten. Der Verkehrshaftungsversicherer leistet bzw. fordert - im Wege der ungerechtfertigten Schadensregulierung gegen den vermeintlich Anspruchsberechtigten - Schadenszahlungen zurück. In beiden Fällen handelt der Verkehrshaftungsversicherer damit primär aufgrund eigener (vermeintlicher) Verpflichtung gegenüber seinem Versicherungsnehmer aus dem Versicherungsvertragsverhältnis und nicht aufgrund einer Verpflichtung aus dem Frachtvertragsverhältnis.

Die Entscheidung des OLG Frankfurt erfolgte noch auf Grundlage des Versicherungsvertragsgesetzes in der bis 31.12.2007 geltenden Fassung. Unbe-

rücksichtigt blieb in der Entscheidung daher § 115 VVG. Diese Vorschrift führt aber nicht zu einem anderen Ergebnis.

Nach § 115 Abs. 1 Nr. 2 und Nr. 3 VVG kann zwar ein Dritter seinen Anspruch auf Schadensersatz auch gegen den Versicherer geltend machen, wenn über das Vermögen des Versicherungsnehmers das Insolvenzverfahren eröffnet, der Eröffnungsantrag mangels Masse abgewiesen, ein vorläufiger Insolvenzverwalter bestellt oder wenn der Aufenthalt des Versicherungsnehmers unbekannt ist.

Der Versicherer ist aber mit seinem Versicherungsnehmer danach grundsätzlich nur Gesamtschuldner und der Direktanspruch ist durch die versicherungsvertraglichen Leistungspflicht des Versicherers begrenzt (vgl. § 115 Absatz 1 Satz 4 VVG; Prölls/Martin, Versicherungsvertragsgesetz, 28. Auflage, § 115, Rz. 2, 18). Der Versicherer leistet somit weiterhin nur aufgrund und im Rahmen einer eigenen vertraglichen Verpflichtung gegenüber seinem Versicherungsnehmer und wird dadurch nicht Dritter mit besonderer Legitimation, die den persönlichen Anwendungsbereich des § 439 HGB eröffnet.

§ 115 VVG normiert einen bedingten Schuldbeitritt mit der Folge der gesamtschuldnerischen Haftung. Der Versicherer tritt also der (vermeintlichen) frachtvertraglichen Schuld des Versicherungsnehmers bei. Insoweit könnte eine besondere Legitimation vorliegen. Aber der Versicherer wird damit nur Dritter mit besonderer Passivlegitimation. Der persönliche Anwendungsbereich des § 439 HGB ist für den Verkehrshaftungsversicherer somit nur dahingehend eröffnet, als er Schadensersatzansprüchen Dritter ausgesetzt ist.

Stellt sich später hingegen heraus, dass die Schadensersatzleistung des Verkehrshaftungsversicherers an den Dritten ohne Rechtsgrund erfolgte, dann kann der Verkehrshaftungsversicherer mit Ansprüchen aus dem Bereicherungsrecht diese ungerechtfertigte Leistung wieder zurückfordern. Für diese bereicherungsrechtliche Rückforderung ist die dreijährige Regelverjährung des § 195 BGB wieder einschlägig. Denn § 115 VVG begründet keine besondere Aktivlegitimation, der ein frachtvertraglicher Anspruch zugrunde liegt, sondern nur eine besondere Passivlegitimation für (frachtrechtliche) Schadensersatzansprüche.

*Thomas Trieb*

**Die Haftungslimitierung nach MÜ – unverbrüchlich und doch zerbrechlich (Anmerkung zu BGH Urt. v. 22. Juli 2010 – I ZR 194/08)**

Der BGH hat in einer jüngeren Entscheidung, welche meines Wissens bisher weder ins Netz gestellt noch in den einschlägigen Publikationsmedien veröffentlicht wurde, zu dem Thema der Haftungsdurchbrechung durch ADSp im Rahmen des Anwendungsbereiches des Montrealer Übereinkommens Stellung genommen.

Ausgehend von einer Entscheidung des Amtsgerichtes Hamburg aus dem Frühjahr 2007 (31A C 310/06, Transportrecht 2007, 328 ff.) wurde in den letzten Jahren die Möglichkeit einer Haftungsdurchbrechung der vermeintlich unverbrüchlichen Limitierung des MÜ über die Anwendung der Ziff. 27 ADSp diskutiert. Die Entscheidung fand in der Literatur wenig Freunde, einige Obergerichte schlossen sich Ihr an und ein Großteil der Spediteure sahen sich genötigt ihre Hinweise auf die Geltung der ADSp wieder einschränken.

Nunmehr hat der BGH die Möglichkeit der Haftungsdurchbrechung durch Ziff. 27 ADSp abgesegnet.
Dem Urteil lagt folgender Sachverhalt zugrunde:
Die Versicherungsnehmerin des klagenden Transportversicherers versandte zwei Pakete Schmuckwaren mit einem bekannten amerikanischen Paketdienstleister ( diesmal nicht UPS) von Deutschland nach den Niederlanden. Die vertragsschließende deutsche Niederlassung des Paketdienstleister arbeitete ausschließlich auf der Grundlage ihrer allgemeinen Geschäftsbedingungen Diese enthielten wiederum einen deutlichen Hinweis auf die Geltung der ADSp. Die beiden Pakete gerieten während des Transportes in Verlust. Streitgegenständlich war letztlich nur noch der Verlust eines Paketes mit einem Wert von ca. 11.700 €. Die Beklagte trug einen Verlust während des Güterumschlages auf dem Flughafen Charles de Gaulles vor. Die Klägerin bestritt dies, ging von einem ungeklärten Sendungsverlust bei unbekanntem Schadenort aus und stützte den Anspruch primär auf §§ 452, 425 I, 435 HGB. Hilfsweise machte sie sich den Vortrag der Beklagten hinsichtlich des Verlustes auf dem französischen Flughafen zu eigen und stütze den Anspruch ergänzend auf § 452a HGB, Art. 18 Abs. 1, Art. 25 MÜ i.V.m. Ziff. 27.2 ADSp.

Der BGH widmete sich nicht der Frage des anwendbaren Rechts bei ungeklärten Verlustortes, sondern bejahte den Anspruch nach der Hilfserwägung eines Verlustes auf der Lufttransportstrecke unter dem Haftungsregime des MÜ.

Der BGH erkannte richtig, dass es sich vorliegend um einen Multimodaltransport bestehend aus Landtransport und Lufttransport gehandelt hatte. Bei der rechtlichen Einordnung hat das Gericht dann etwas unglücklich versucht aus dem Münchener Kommentar / Ruhwedel zu zitieren, wenn es ausführt, dass gem. Art. 38 I MÜ bei einem Multimodaltransport, der zum Teil durch Luftfahrzeuge und zum Teil durch andere Verkehrsmittel ausgeführt wird, die Vorschriften des Übereinkommens für die Luftbeförderung i.S. von Art. 1 MÜ gelten, während die übrigen Streckenabschnitte dagegen dem auf sie anwendbaren Recht unterlägen. Diese Formulierung deutet darauf hin, dass der BGH den Multimodalvertrag als Gesamtstreckenvertrag dem MÜ und nur die Teilstrecken dem für sie geltenden Haftungsregime unterwerfen wolle. Wäre auf den Gesamtvertrag MÜ anwendbar, so wäre eine Regelung für den unbekannten Schadenort nicht vorhanden. Nach diesseits vertretener Auffassung nimmt Art. 38 MÜ die Anwendung des Übereinkommens im Rahmen des Multimodaltransportes zurück und beschränkt diesen ausschließlich auf die Luftbeförderung als reines Teilstreckenrecht, so dass für den Gesamtvertrag ergänzend nationales Recht Anwendung findet. Dies scheint im Ergebnis dann auch der BGH anzuerkennen, da er seiner Anspruchsgrundlagenkette § 452a HGB voranstellt und somit den Einstieg über das nationale Recht wählt. Das soll es dann jetzt aber auch zum Thema dogmatische Einordnung gewesen sein.

Als Einfallstor der Haftungsdurchbrechung nennt der BGH den Art. 25 MÜ. Hiernach ist es dem Luftfrachtführer unbenommen, sich höheren Haftungshöchstbeträgen zu unterwerfen oder auf Haftungshöchstsätze zu verzichten. Einen solchen Verzicht erblickte der BGH in Ziff. 27.2 ADSp. Durch einen besonderen in den allgemeinen Bedingungen des Spediteurs aren die ADSp wirksam in den Vertrag einbezogen. Gem. Ziff 27.2 ADSp sollen die in diesem Regelwerk enthaltenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen nicht gelten, wenn der

Schaden in den Fällen der §§ 425ff., § 461 I HGB durch den Spediteur oder die in §§ 428, 462 genannten Personen vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein verursacht worden ist, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde

Problematisch war nun, dass die Haftungsbegrenzungen des Montrealer Übereinkommens in den ADSp an keiner Stelle erwähnt werde und Ziff. 27.2 ADSp nur von einer Nichtgeltung der vorstehenden Haftungsbegrenzungen spricht.

Der BGH hat sich mit Ziff. 23.1.2 beholfen. Hiernach gelten bei einem Schaden, der an dem Gut während des Transportes mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist, die für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbeträge. Beförderungsmittel ist das Luftfahrzeug und das gesetzlich anwendbaren Haftungsbegrenzungen sind somit die des Montrealer Übereinkommens. Der BGH benutzt somit Ziff. 23.1.2 ADSp als Transformationsbestimmung um das MÜ in die Beförderungsbedingungen zu holen und diese so auszuhebeln. Somit muss der Luftfrachtspediteur, welcher nach den ADSp arbeitet, vollumfänglich haften, soweit ihm oder seinen Erfüllungsgehilfen ein qualifiziertes Verschulden zur Last fällt. Im zu entscheidenden Fall hatte der BGH ein qualifiziertes Verschulden angenommen, da die Beklagte Ihrer sekundären Darlegungslast hinsichtlich der näheren Verlustumstände nicht nachgekommen war.

Ein kleiner Wermutstropfen bleibt:
Nach dem unstreitigen Sachverhalt, den der BGH zugrunde zulegen hatte, war das Paket während des Güterumschlages auf dem Flughafen in Verlust geraten. Weit und breit kein Flugzeug als Beförderungsmittel zu sehen. Aber warum einen Sachverhalt zur Kenntnis nehmen, der nicht zur Lösung passt.

Anzumerken bleibt, das das OLG Hamburg nunmehr auch die Haftung des Verfrachter-Spediteurs im Seerecht über Ziff. 27.2 ADSp erweitert hat.

Die ADSp sind somit momentan das Einfallstor für den Transportversichererregress und den Spediteuren bleibt nur übrig, den Anwendungsbereich der Ziff. 27 ADSp durch ergänzende Hinweise zu beschränken. Da diese Bestimmung in die ADSp aufgenommen wurde, um diese im Hinblick auf die benachteiligenden Haftungsbeschränkungen unter Berücksichtigung des § 307 BGB AGB-fest zu machen, dürfte ein vollumfänglicher Verzicht auf diese Bestimmung nicht möglich sein.

*Stephan Göke*

**Neue BGH-Entscheidung: ACHTUNG (diebstahl-) GEFÄHRLICH (Anmerkung zu BGH Urt. v. 01.07.2010 – I ZR 176/08)**

Kurz vor Redaktionsschluss unseres Newsletters stellte der BGH seine neuste Entscheidung zu Thema Sorgfaltsanforderungen an einen Frachtführer im Hinblick auf qualifiziertes Verschulden ins Netz. Es handelt sich hierbei um eine konsequente (wenn auch höchst bedenkliche) Fortführung seines Urteiles vom 06.06.2007 zum Az. 121/04 (TransportR 2007, 423 ff.).
Was war passiert:
Eigentlich nichts besonderes. Die Versicherungsnehmerin des klagenden Transportversicherers hatte die Beklagte als Fixkostenspediteurin mit einem Transport von Deutschland nach Frankreich beauftragt. Die Beklagte hatte wiederum den ausführenden Frachtführer beauftragt. Transportiert

wurden Autoradios im Gesamtwert von 260.000 €. Der Frachtauftrag an die Beklagte enthielt folgenden Hinweis „ACHTUNG : Diebstahlgefährdete Waren! Wagen wird verplombt“. Der Transport wurde mittels Planen-LKW durchgeführt. Während einer Ruhepause auf einem unbewachten Parkplatz wurde die Plane aufgeschnitten und es wurden Autoradios im Wert von ca. 23.000 € entwendet. Einziger Streitpunkt: Lag qualifiziertes Verschulden vor – oder nicht?

Und was entschied der BGH:

*„ Aufgrund des allgemeinen Hinweises in einem Frachtvertrag „ ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Waren ! Wagen wird verplombt!“ muss der Spediteur/Frachtführer grundsätzlich nicht davon ausgehen, dass bei der Durchführung der Beförderung eine „besondere Gefahrenlage“ besteht, die das Ergreifen besonderer Sicherungsmaßnahmen (insbesondere den Einsatz eines Kastenwagens anstatt eines Planen-LKW sowie gegebenenfalls den Einsatz eines zweiten Fahrers) erfordert.“*

Oder kürzer gefasst:

**Der Hinweis, ACHTUNG: Diebstahlgefährdete Ware, deutet nicht auf besondere Diebstahlsgefahr hin.**

Fragt man sich: Was bedarf es noch, um dem Spediteur die besondere Diebstahlgefahr vor Augen zu führen? Bunte Puppen, die Lieder davon singen ?

Und auch hierauf hat der BGH eine Antwort:

Warenwert und Warenart.

Der BGH hatte den erteilten Hinweis als zu unbestimmt verworfen. Es wäre vielmehr Sache der Auftraggeberin gewesen, der Beklagten durch klare Angaben im Frachtauftrag die objektiv gegebene besondere Gefahrenlage bei Transportdurchführung zu verdeutlichen. Denn die Sicherheitsmaßnahmen, die der Frachtführer zu ergreifen hat, hängen von den Umständen des Einzelfalles ab.

„*Es kommt entscheidend darauf an, ob die getroffenen Maßnahmen den für den durchzuführenden Transport erforderlichen Sorgfaltsanforderungen genügen. Je größer die mit der Güterbeförderung verbundenen Risiken sind, desto höhere Anforderungen sind an die zu treffenden Sicherheitsmaßnahmen zu stellen. Von erheblicher Bedeutung ist in diesem Zusammenhang, ob das transportierte Gut leicht verwertbar und damit besonders diebstahlgefährdet ist, welchen Wert es hat, ob dem Frachtführer die besondere Gefahrenlage bekannt sein musste und welche konkreten Möglichkeiten einer gesicherten Fahrtunterbrechung es gab, um vorgeschriebene Ruhezeiten einzuhalten.“*

Der BGH hat somit seine Entscheidungsgründe aus dem Urteil aus dem Jahre 2007 wieder aufgenommen. Kleiner Unterschied zwischen den beiden Sachverhalten ist nur, dass im Jahre 2007 dem ausführenden Frachtführer mit einer Gesamtladung wertloser Güter eine Palette mit wertvollen Computerfestplatten untergeschoben wurde, während man den Frachtführer im nunmehr zu entscheidenden Fall explizit darauf hingewiesen hatte, dass er diebstahlgefährdete Güter transportiert.

Vor dem Hintergrund, dass der Frachtführer im Jahre 2007 von seiner Auftraggeberin über den Warenwert getäuscht wurde, war die Entscheidung verständlich. Maßstab für die Sicherheitsmaßnahmen die ein Frachtführer

zu ergreifen hat kann nur sein Kenntnisstand sein.
Im ersten Fall konnte der Frachtführer davon ausgehen, das er „normale“ Güter transportiert und hatte daher auch nur „normale“ Transportanforderungen zu gewährleisten. Im neuen Fall wusste der Frachtführer, dass er diebstahlgefährdete Güter transportiert und der BGH fordert von ihm die gleichen Transportmodalitäten im Hinblick auf Sicherheit ab. Das ist zumindest diskussionswürdig. Erst wenn dem Frachtführer Warenwert und Warenart genannt wird, ist die Grenze erreicht und er muss zum Schutz des Gutes erhöhte Sicherheitsmaßnahmen treffen.

Der Absender ist somit nach dieser Rechtsprechung gehalten bei wertvollen Gütern immer Warenart und Warenwert genau zu bezeichnen. Und nun könnte das Pendel wieder zuungunsten des Frachtführers zurückschlagen. Der BGH erwähnt selbst in seiner Entscheidung die Vorschrift des 24 CMR. Der Absender kann durch Angabe eines bestimmten Wertinteresses gegen Vereinbarung einer erhöhten Fracht eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers in Höhe des angegeben Wertes bewirken. Da es in der Literatur auch Stimmen gibt, die die Vereinbarung einer erhöhten Fracht für entbehrlich halten, läuft der Frachtführer Gefahr, dass die Absenderinstruktionen hinsichtlich der Diebstahlgefahr als Wertinteressedeklaration i.S.v. Art 24 CMR interpretiert werden, mit der Folge einer unbeschränkten, verschuldensunabhängigen Haftung. Besonders misslich wäre dies für den Frachtführer, da diese dann vertraglich vereinbarte Höherhaftung nicht von seiner Haftungspolice gedeckt wäre. Die Entwicklung bleibt hier abzuwarten.

Für den Absender als Versicherungsnehmer der Transportversicherer heißt es:

Genaue Angaben von Warenwert und Warenart sind unerlässlich.

*Stephan Göke*

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

Ihre Ansprechpartner:

Benjamin Grimme:
b.grimme@grimme-kollegen.de
Angela Schütte:
a.schuette@grimme-kollegen.de
Thomas Trieb:
t.trieb@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