

Deutsche Gesellschaft für Transportrecht

Symposium über aktuelle Fragen des
Transportrechts

Vom 7. bis 9. November 2018

Aktuelle transportrechtlichen Entscheidungen des OLG München



I. Abschluss des Transportvertrags

1. Endurteil vom 14. Januar 2016 - 23 U 4433/14 Auslegung eines Rahmenvertrages im Hinblick auf Vereinbarung eines Exklusivitätsrecht

Kontext der Entscheidung:

Auskunftsansprüche wegen behaupteter Schadensersatzansprüche.

Konkludente Vereinbarung von Exklusivität bei Abschluss von Rahmenverträgen über Transportleistungen.

Nachweis eines Handelsbrauchs.

Entscheidung des OLG:

- Ein **Auskunftsanspruch** nach § 242 BGB besteht, wenn eine zwischen den Parteien bestehende Rechtsbeziehung es mit sich bringt, dass der Berechtigte in entschuldbarer Weise über Bestehen oder Umfang seines Rechts im Ungewissen ist und der Verpflichtete die zur Beseitigung der Ungewissheit erforderliche Auskunft unschwer zu erteilen vermag.
- Dient die Auskunft der Vorbereitung eines **vertraglichen Schadensersatzanspruchs**, genügt es, wenn zumindest der begründete Verdacht einer Vertragspflichtverletzung besteht und ein daraus resultierender Schaden des Anspruchstellers wahrscheinlich ist (BGH NJW 2014, 381, 382; BGH NJW 2014, 155).
- Bei der **Auslegung** eines **Rahmenvertrags** hinsichtlich der Frage, ob diesem ein nicht ausdrücklich vereinbartes **Exklusivitätsrecht** hinsichtlich der Durchführung der Transporte zu entnehmen ist, ist Sinn und Zweck der Vereinbarung unter Berücksichtigung der Interessenslage der Parteien zu berücksichtigen.

- **Allein der Umstand**, dass sich der Frachtführer verpflichtet, für die vorgesehenen Touren eine **bestimmte Anzahl von Fahrzeugen** zur Verfügung zu stellen und es für den Auftraggeber erkennbar ist, dass dieser hierfür **weitere Transportmittel** beschaffen muss, genügt für die Annahme eines Exklusivitätsrechts jedenfalls dann nicht, wenn sich der Auftraggeber nicht verpflichtet, diese in Anspruch zu nehmen und es ihm freisteht, die Touren ggf. auch mit eigenen Fahrzeugen auszuführen.
- Ein **Handelsbrauch** ist eine verpflichtende Regel, die auf einer gleichmäßigen, einheitlichen und freiwilligen Übung der beteiligten Kreise für vergleichbare Geschäftsvorfälle über einen angemessenen Zeitraum hinweg beruht und der eine einheitliche Auffassung der Beteiligten zugrunde liegt (BGH NJW 1994, 659, 660; BGH NJW 2001, 2464, 2465).
- Derjenige, der sich auf einen Handelsbrauch beruft, muss sein **Bestehen und seinen Inhalt** behaupten und bei Bestreiten **beweisen** (BGH NJW 1991, 1292, 1293).
- Kein Handelsbrauch ist die bloße **Handelsübung**, d. h. was sich nach allgemeiner Auffassung der Verkehrskreise im Rahmen vernünftiger kaufmännischer Gepflogenheit hält (BGH, NJW 1987, 1886, 1887).

2. Endurteil vom 29. März 2018 – 23 U 3839/17 Vertrag über eine Krangestellung

Kontext der Entscheidung:

Auslegung eines Vertrages über die Zurverfügungstellung eines Autokrans samt Kranführer.

Haftung für Schäden, die beim Betrieb des Krans durch den Kranführer verursacht werden.

Entscheidung des OLG:

- Für die Beförderung im Sinne des § 407 Absatz 1 HGB genügt eine Beförderung auch nur auf **kürzeste Distanz**.
- Vereinbaren die Parteien die Überlassung von Hebezeugen samt Bedienungspersonal an den Auftraggeber zur Durchführung von Arbeiten nach dessen Weisung und Disposition, so liegt weder ein Fracht- noch ein Werkvertrag vor, sondern ein **kombinierter Mietvertrag und Dienstverschaffungsvertrag**.
- Aufgrund des abgeschlossenen Mietvertrages besteht die Verpflichtung, den Kran in einem zum vertragsgemäßen Gebrauch **geeigneten Zustand** überlassen.

- Der Auftragnehmer haftet zwar dafür, dass er einen Kranführer stellt, der für den mit dem Vertrag verfolgten Zweck **tauglich und geeignet** ist, er hat jedoch nicht nach § 278 BGB dafür einzustehen, dass seine Arbeitskräfte im Rahmen des Dienstverschaffungsvertrages **mangel- und beanstandungsfrei** arbeiten (vgl. BGH, NJW 1971, 1129).
- Verursacht der Kranführer daher bei Verrichtung der Arbeiten für den Auftraggeber einen Schaden an Rechtsgütern Dritter, haftet der Auftragnehmer hierfür nicht.

3. OLG München, Endurteil vom 12. Juli 2018 – 23 U 1884/17

Parteien des Frachtvertrages

Kontext der Entscheidung:

Probleme des Nachweises des Bestehens eines Frachtvertrages mit einem bestimmten Frachtführer bei bloß mündlicher Auftragsvergabe bei internationalen Kauf- und Frachtverträgen.

Möglichkeiten der Inanspruchnahme für Transportschäden, wenn der Nachweis des Bestehens eines Frachtvertrages zwischen den Parteien nicht gelingt.

Entscheidung des OLG

- Allein aus der Vereinbarung von **Frachtraten** mit einer Spedition und die Inrechnungstellung der Frachtvergütung kann nicht auf das Zustandekommen eines Frachtvertrages zwischen den Parteien geschlossen, wenn geltend gemacht wird, die Abrechnung sei nicht in eigenem Namen, sondern für die ausländische Schwestergesellschaft erfolgt.
- Aus Frachtratenvereinbarungen lässt sich nicht auf das Vorliegen **konkreter Transportaufträge** schließen.
- Nach **Incoterms FOB** hat der Verkäufer gegenüber dem Käufer keine Verpflichtung, einen Beförderungsvertrag abzuschließen.
Wenn es der Käufer aber verlangt oder es in der Handelspraxis üblich ist, kann der Verkäufer zu üblichen Bedingungen den Beförderungsvertrag auf Gefahr und Kosten des Käufers abschließen.

- **Empfänger** i. S. des § 421 HGB ist nur derjenige, an den nach dem Vertrag zwischen Absender und Frachtführer das Gut abgeliefert werden soll.
- **Ausführender Frachtführer** i. S. des § 437 Abs. 1 HGB ist nur die Person, die die Ortsveränderung tatsächlich vornimmt und in deren unmittelbarer Obhut der Schaden entstanden ist.
- **Schadensersatzansprüche gem. § 460 Abs. 2 HGB oder § 461 Abs. 1 HGB** setzen den Nachweis eines (Speditions-)Vertrages voraus.

II. Ansprüche bei Beendigung des Frachtvertrags

OLG München, Endurteil vom 9. August 2017 – 7 U 3339/16

Kontext der Entscheidung

Nach § 415 Abs. 1 HGB kann der Absender einen Frachtvertrag jederzeit kündigen.

Der Frachtführer hat in diesem Fall aber nach seiner Wahl gem. § 415 Abs. 2 Nr. 1 HGB Anspruch auf die vereinbarte Fracht, das etwaige Standgeld sowie zu ersetzende Aufwendungen unter Anrechnung dessen, was er infolge der Aufhebung des Vertrages an Aufwendungen erspart oder anderweitig erwirbt oder zu erwerben böswillig unterlässt,
oder gem. § 415 Abs. 2 Nr. 2 HGB auf ein Drittel der vereinbarten Fracht (sog. Fautfracht).

- Der Frachtführer hat bei Geltendmachung eines Anspruchs nach § 415 Abs. 2 S. 1 Nr. 1 HGB vorzutragen, was er sich wegen **ersparter Aufwendungen anrechnen** lässt. Dabei ist auf die Aufwendungen abzustellen, die durch die Nichtausführung des konkreten Vertrages entfallen sind.
- Der Frachtführer hat seinen Vortrag **näher zu substantiieren**, wenn er aufgrund der Stellungnahme der Gegenseite unklar und deshalb ergänzungsbedürftig wird.
- Eine **gesteigerte Darlegungslast** des Frachtführers ergibt sich dabei schon aus der besonderen Lage des Bestellers, der die zur Beurteilung notwendigen Tatsachen nicht oder nicht zuverlässig kennen kann, weil es sich um Betriebsinterna des Frachtführers handelt, die in der Regel nur der Frachtführer zu beziffern und zu beschreiben in der Lage ist.
- Der Frachtführer muss **über die kalkulatorischen Grundlagen** der Abrechnung hinaus jedenfalls so viel vortragen, dass dem für höhere ersparte Aufwendungen und anderweitigen Erwerb darlegungs- und beweisbelasteten Absender eine sachgerechte Rechtswahrung ermöglicht wird (BGH, NJW 1999, 1253).

- Der Frachtführer kann auch noch im Prozess von der **Einzelabrechnung zur Fautfracht** wechseln (BGH, RdTW 2017, 15).
- Dieses **Wahlrecht** muss der Frachtführer allerdings durch Erklärung ausüben, wobei diese Erklärung nicht notwendigerweise ausdrücklich, sondern auch konkludent beispielsweise durch die Art der Begründung des Anspruchs oder durch die Bezifferung der Anspruchshöhe erfolgen kann.

III. Schadensersatzansprüche gegen den Frachtführer

1. Endurteil vom 21. Juli 2016 – 23 U 3256/15

Schadensersatzansprüche bei Kettenfrachtverhältnis gegen einen Unterfrachtführer

Kontext der Entscheidung:

Probleme beim Regress des haftbar gemachten Frachtführers, bzw. dessen Versicherer, gegen den schädigenden Frachtführer in sog. Kettenfrachtverhältnissen.

O GmbH, T GmbH, S GmbH, K KG, KA GmbH und KB GmbH

(Eigentümer und Absender)

II *(Inanspruchnahme)*

Sp GmbH in Neufahrn/Deutschland

II *(Inanspruchnahme)*

A Spedition GmbH in Kufstein/Österreich

(Z-Versicherung – Klägerin deren Assekuradeur)

II

Fa. T in Achenkirch/Österreich *(insolvent)*

II

Beklagte zu 1) in Duisburg *(unauffindbar)*

II

Beklagte zu 2) in Duisburg

(ausführender Frachtführer)

Entscheidung des OLG:

- Aufgrund eines in Bremen bestehenden Handelsbrauchs ist ein dort ansässiger **Assekuradeur** befugt, die auf seinen Transportversicherer übergegangenen Ansprüche im Wege der **Prozessstandschaft** einzuklagen.
- Ansprüche gehen nur dann gemäß § 86 VVG auf die Versicherung über, wenn deren Versicherungsnehmer einen Schadensersatzanspruch gegenüber dem in Anspruch genommenen Schädiger besitzt.
- **Aufeinanderfolgender Straßenfrachtführer** im Sinne des Art. 34 CMR ist nur derjenige Unterfrachtführer, der durch Annahme von Gut und Frachtbrief als sog. Samtfrachtführer gesamtschuldnerisch neben dem ihn beauftragenden Haupt- oder Unterfrachtführer Vertragspartei des Absenders wird.
- Eine bloß **tatsächliche Aufeinanderfolge** von Unterfrachtführern im Zusammenhang mit der Beförderung ein und desselben Transportguts reicht dafür nicht aus.

- Im Anwendungsbereich der CMR kommen Ansprüche auf **Gesamtschuldnerausgleich** aus § 426 BGB grundsätzlich nicht in Frage (Art. 41 CMR), weil die CMR insoweit eine abschließende, das nationale Recht zwingend verdrängende Regelung trifft (BGH, Urteil vom 10.05.1990, Az. I ZR 234/88).
- Bei der **Drittschadensliquidation** macht derjenige, in dessen Person die Voraussetzungen einer Anspruchsnorm mit Ausnahme des Schadens erfüllt sind, einen fremden Schaden geltend (BGH, Urteil vom 07.05.2009, Az. III ZR 277/08).
- Ständen dem in Anspruch genommenen (Haupt-)Frachtführer gegen den schädigenden Unterfrachtführer weder eigene vertragliche noch deliktische Schadensersatzansprüche zu, so liegen daher die Voraussetzungen für eine Drittschadensliquidation nicht vor, da es an einer **zufälligen Schadensverlagerung** fehlt.

2. Endurteil vom 26.Oktober 2017 - 23 U 1699/17

Pflicht zur Benutzung eines bewachten Parkplatzes

Kontext der Entscheidung:

Voraussetzungen für ein vorsatzgleiches Verschulden des Frachtführers gem. § 435 HGB bzw. Art. 29 CMR bei Diebstahl durch Dritte während der Übernachtung auf einem **unbewachten Parkplatz** in Italien.

Anforderungen an eine **wirksame Vereinbarung** in den AGB des Auftraggebers, wonach stets ein bewachter Parkplatz anzufahren ist.

Entscheidung des OLG:

- Bereits der **vorsätzliche Verstoß** gegen eine ausdrückliche Weisung des Versenders kann die unbeschränkte Haftung aus Art. 29 Abs. 1 CMR begründen. Dies setzt aber voraus, dass eine **verbindliche Weisung** vorliegt.
- Ob die Allgemeinen Geschäftsbedingungen wirksam in den **Vertrag einbezogen** wurden, bestimmt sich nach dem Recht, das anzuwenden wäre, wenn der Vertrag oder die Bestimmung wirksam wäre, Art. 3 Abs. 5, Art. 10 Abs. 1 Rom-I-VO.
- Falls die Parteien nichts zu einer **anderweitigen Rechtswahl** vorgetragen haben, bestimmt sich das anwendbare Recht nach Art. 5 Rom-I-VO. Falls die Voraussetzungen von Art. 5 Abs. 1 S. 1 Rom-I-VO nicht vorliegen, ist gemäß Art. 5 Abs. 1 S. 2 Rom-I-VO das Recht des Staates des von den Parteien vereinbarten Ablieferungsorts anzuwenden.
- Die Frage, ob per Fax übersandte AGB, die **nicht lesbar** sind, wirksam in den Vertrag einbezogen wurden, kann offen bleiben.

- Bei der Vorgabe in den **AGB, nur bewachte Parkplätze** anzufahren, kann es sich um eine überraschende Klausel im Sinn des § 305c Abs. 1 BGB handeln.
- Zwar stellt dies nicht eine völlig ungewöhnliche Weisung dar. Maßgeblich sind jedoch die Gesamtumstände, insbesondere ob ein **Widerspruch** zum Verlauf der Vertragsverhandlungen vorliegt.
- Bei der Verpflichtung, nur bewachte Parkplätze anzufahren, handelt es sich um einen für den Frachtführer wesentlichen Punkt, da diese Weisung bezüglich der Art der Durchführung des Transportes einen **wichtigen Vertragsbestandteil** darstellt und maßgeblichen **Einfluss auf die Kalkulation** hat.
- Hat der Auftraggeber den Frachtführer in den der Auftragserteilung vorangegangenen Telefonaten nicht auf diese Verpflichtung hingewiesen, musste dieser **nicht damit rechnen**, dass in den AGB eine solche Weisung erteilt wird.

- Das Tatbestandsmerkmal der **Leichtfertigkeit** iSv Art. 29 CMR erfordert einen **besonders schweren Pflichtenverstoß**, bei dem sich der Frachtführer oder seine „Leute“ in krasser Weise über die Sicherheitsinteressen des Vertragspartners hinwegsetzen.
- Das subjektive Erfordernis des **Bewusstseins von der Wahrscheinlichkeit** des Schadenseintritts ist eine sich dem Handelnden aus einem leichtfertigen Verhalten aufdrängende Erkenntnis, es werde wahrscheinlich ein Schaden entstehen.
- Welche Sicherheitsvorkehrungen der Transportunternehmer im Einzelnen ergreifen muss, hängt von den Umständen des Einzelfalls ab.
- 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 diebstahlsgefährdet 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.

3. Endurteil vom 23.November 2017 – 23 U 1858/17 Haftungsvoraussetzungen bei Schadensverdacht

Kontext der Entscheidung:

Kommt es zu einem Transportschaden, lässt sich unter Umständen, insbesondere bei technischem Gerät, ein Substanzschaden nicht ohne aufwändige Untersuchungen feststellen.

Es stellt sich dann die Frage, welche Aufwendungen dem Geschädigten zur Feststellung eines Schadens zu ersetzen sind und wann von einem wirtschaftlichen Totalschaden auszugehen ist.

Entscheidung des OLG:

- Nach der Rechtsprechung des BGH (NJW-RR 1997, 17 ff.), kann eine Entwertung der ganzen Sendung im Einzelfall auch dann anzunehmen sein, wenn durch die **Beschädigung nur eines Teils** die gesamte Sendung unbrauchbar wird.
- Maßgebend für die Beurteilung, ob eine Entwertung der gesamten Sendung iSv Art. 25 Abs. 2 Buchst. a CMR vorliegt, ist eine **wirtschaftliche Betrachtungsweise**, die sich nach objektiven Maßstäben richtet, erforderlich.
- Liegt eine Sachbeschädigung in Form eines hinreichend begründeten **Schadensverdachts** vor, ist es grundsätzlich gerechtfertigt, dass der Eigentümer die Sache daraufhin untersuchen lässt, ob unsichtbare Schäden tatsächlich vorhanden sind, die zur Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit der betroffenen Sache behoben werden müssen.
- Eine berechtigterweise veranlasste **Untersuchung** ist mit der **Reparatur** einer tatsächlich beschädigten Sache vergleichbar, die im Allgemeinen ebenfalls der Wiederherstellung des Wertes der Sache in unbeschädigtem Zustand dient.

- Dementsprechend hat der Ersatzpflichtige grundsätzlich auch die für eine gebotene Untersuchung erforderlichen Kosten zu erstatten. Das gilt auch dann, wenn die Untersuchung ergibt, dass **keine unsichtbaren Schäden** entstanden waren.
- **Übersteigen** die voraussichtlichen **Untersuchungskosten** den Verkehrswert der betroffenen Sache, so kann ein **wirtschaftlicher Totalschaden** auch ohne festgestellte Substanzverletzung allein auf Grund des begründeten Schadensverdachts in Betracht kommen (BGH, TranspR 2002, 440).
- Abzustellen ist dabei auf den **Wert des Gutes** nach Art. 23 Abs. 1 und Abs. 2 iVm Art. 25 CMR, nicht dagegen auf die Haftungshöchstsumme nach Art. 23 Abs. 3 CMR.

4. Endurteil vom 13. September 2017 – 7 U 4585/16

Vereinbarung der vorrangigen Inanspruchnahme des Unterfrachtführers

Kontext der Entscheidung:

Wirksamkeit einer Vereinbarung zwischen Absender und Frachtführer, dass der Geschädigte zunächst Ansprüche gegen den Unterfrachtführer zu verfolgen hat.

Bestehen eines Schadensersatzanspruchs des Hauptfrachtführer, wenn der Absender in einer solchen Konstellation den Anspruch gegen den Unterfrachtführer verjähren lässt.

Entscheidung des OLG:

- Eine vertragliche Regelung, dass der Geschädigte **zunächst Ansprüche gegen den Unterfrachtführer** zu verfolgen hat, stellt eine Einschränkung der gesetzlichen Haftungsregelungen der §§ 425 ff. HGB dar, die **nur als Individualvereinbarung** im Sinne des § 449 Abs. 1 S. 1 HGB getroffen werden kann.
- Eine solche Vereinbarung verbunden mit der Vorababtretung etwaiger Schadensersatzansprüche des Hauptfrachtführers gegen den Unterfrachtführer ist wirksam und gewährt dem Hauptfrachtführer bei der Inanspruchnahme durch den Absender oder dessen Transportversicherer ein **Leistungsverweigerungsrecht**.
- Gegen einen möglichen Schadensersatzanspruch kann mit einem kongruenten **gegenläufigen Schadensersatzanspruch** des Hauptfrachtführers aufgerechnet werden, wenn der Absender den ihm vorab abgetretenen Anspruch gegen den Unterfrachtführer hat verjähren lassen.

**5. Beschluss gem. § 522 Abs. 2 ZPO vom 16.04.2018 - 7 U 4136/17
(Hinweisbeschluss vom 5. März 2018, RdTW 2018, 182)
Haftung für Verlust unbeaufsichtigt abgestellter Ware**

Kontext der Entscheidung:

Haftung des Frachtführers für einen Verlust des Transportguts vor der Ablieferung.

Anforderungen an eine die Obhutszeit des Frachtführers beendende und den unmittelbaren Besitz des Empfängers begründende „Ablieferung“.

Entscheidung des OLG:

- Kommt es nicht zur **Ablieferung** an den (richtigen) Empfänger, ist das Transportgut auf dem Transport verloren.
- Ablieferung meint dabei grundsätzlich die Verschaffung des **unmittelbaren Besitzes**. Allerdings ist nicht notwendig das körperliche Ergreifen des Transportguts durch den Empfänger; dieses muss aber so für ihn bereitgestellt werden, dass er ohne weitere Hindernisse die Sachherrschaft ergreifen kann.
- Das Abstellen des Transportguts vor dem **unbesetzten Lagergebäude** des Empfängers stellt **keine Ablieferung** dar.
- Von einer Ablieferung wäre nur dann auszugehen, wenn das Abstellen vor dem Lagergebäude ein Ergreifen der Sachherrschaft durch den Empfänger **ohne weitere Hindernisse** ermöglicht hätte, was wiederum eine **entsprechende Weisung** des Empfängers zum Abstellen des Transportguts in der genannten Weise bzw. eine entsprechende Abrede voraussetzt.

- **Leichtfertigkeit** in dem Bewusstsein, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde“ hat eine subjektive Komponente. Diese subjektive Komponente kann nur **aus den Umständen** gefolgert werden (bzw. es muss je nach den Umständen des Falles der Schluss **aus den objektiven Umständen** auf das Schadensbewusstsein möglich sein).
- Bei dem frühmorgentlichen unbeaufsichtigten Abstellen ungesicherter Ware liegt es mehr als nahe, dass sich dem Fahrer aufdrängen muss, dass die **hohe Wahrscheinlichkeit des Verlustes** der Ware bestand.
- Der Gesetzgeber hat die Frist des § 438 HGB an die Ablieferung angeknüpft. Daraus folgt zwingend, dass die **Frist nicht zu laufen** beginnt, wenn es an einer **Ablieferung fehlt**.

IV. Transportversicherung

1. OLG München, Beschluss vom 28. November 2016 – 23 U 2430/16 Feuchtigkeitsschäden als versicherte Transportgefahr

Kontext der Entscheidung:

Nach den Versicherungsbedingungen der Transportversicherer sind regelmäßig nur transportspezifische Risiken versichert.

Nach 2.5.1.4 der DTV-Güter 2000 leistet der Versicherer keinen Ersatz für Schäden, verursacht durch **normale Luftfeuchtigkeit** oder **gewöhnliche Temperaturschwankungen**.

Bei Feuchtigkeitsschäden während eines Schiffstransports hängt die Ersatzpflicht daher davon ab, ob Schadensursache sog. **Ladungsschweiß** ist, der nicht versichert ist oder sog. **Schiffsschweiß**, der als Transportschaden zu ersetzen wäre.

DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000

2.5

Nicht ersatzpflichtige Schäden

2.5.1

Der Versicherer leistet keinen Ersatz für Schäden, verursacht durch

....

2.5.1.4

normale Luftfeuchtigkeit oder gewöhnliche Temperaturschwankungen;

2.6

Kausalität

Ist ein Schaden eingetreten, der nach den Umständen des Falles auch aus einer nicht versicherten Gefahr (Ziffern 2.4.1.1 bis 2.4.1.3 sowie 2.4.1.6) oder Ursache (Ziffern 2.5.1.1 bis 2.5.1.4) entstehen konnte, hat der Versicherer den Schaden zu ersetzen, wenn er mit überwiegender Wahrscheinlichkeit durch eine versicherte Gefahr herbeigeführt worden ist.

Entscheidung des OLG

- Die Voraussetzungen für einen **Haftungsausschluss nach Ziff. 2.5.1.4 DTV-Güter 2000** liegen vor, wenn bei der Verladung der Waren warme feuchte Luft über die hygroskopische Verpackung in Container gelangt und infolge der Temperaturschwankungen auf See innerhalb der Container kondensiert.
- Dies gilt jedenfalls dann, wenn es sich um „gewöhnliche“ Temperaturschwankungen i. S. des Ziff. 2.5.1.4 DTV-Güter 2000 handelt. Maßgeblich sind die bei einem Transport **übliche Luftfeuchtigkeit und die zu erwartenden Temperaturschwankungen**. Somit kommt es auf die übliche Luftfeuchtigkeit und die gewöhnlichen Temperaturschwankungen zwischen dem Verladeort und dem Ankunftsort an.
- Nach Ziff. 2.6 DTV-Güter 2000 kann der Versicherungsnehmer auch dann Entschädigung vom Versicherer verlangen, wenn er darlegt und beweist, dass der Schaden mit überwiegender Wahrscheinlichkeit nicht durch die vom Versicherer dargelegte und bewiesene, nicht versicherte Gefahr bzw. Ursache, sondern durch eine andere – versicherte – Gefahr oder Ursache entstanden ist. Entscheidend ist die mit hoher Wahrscheinlichkeit wirksamste, in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Ursache (sog. **causa proxima**) (BGH, NJW-RR 2002, 1102, 1103).

2. OLG München, Urteil vom 7.6.2017 – 7 U 4170/16 Unwirksame Klausel über Entschädigungsgrenze

Kontext der Entscheidung:

Es geht um die Frage, ob ein Transportversicherer in seinen Versicherungsbedingungen seine Haftung trotz Angabe einer eigenen Entschädigungsgrenze durch den Verweis auf die Haftungshöchstgrenzen der ausführenden Kurierdienste zu Lasten des Versicherungsnehmers weiter begrenzen kann.

Entscheidung des OLG

- Eine Klausel in den Versicherungsbedingungen für eine **Transportversicherung**, die abweichend von der darin vereinbarten allgemeinen Entschädigungsgrenze beinhaltet, dass das nach den AGB des jeweiligen Kurier-, Express- oder Post-Dienstes vorgesehene niedrigere **Versandmaximum** für die tatsächlich gewählte Versandart als Entschädigungsgrenze anzusehen ist, ist nach § 307 Abs. 2 Nr. 2 BGB **unwirksam**.
- Durch eine solche Klausel wird die **Risikoverteilung** in unangemessener Weise zugunsten des Versicherers verschoben. Der Versicherungsnehmer schließt eine Transportversicherung in aller Regel deshalb ab (und erkauft den Versicherungsschutz durch Prämienzahlung), weil er sich gegen Schäden absichern will, die ihm der Transporteur nicht erstattet.