

2105 661

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

Allg. Deutsche Spediteurbedingungen § 57 Nr. 5

- a) Ein Schaden "in der Binnenschiffahrtsspedition" liegt auch dann vor, wenn der Spediteur neben der Besorgung der Güterversendung durch ein Binnenschiff den Umschlag der Güter vom Seeschiff auf das Binnenschiff übernommen hat und der Schaden durch die Verladung in ein untaugliches Binnenschiff entstanden ist.
- b) Für die Frage des Haftungsausschlusses des Spediteurs ist es gleichgültig, ob der Spediteur oder der Versender die Transportversicherung abgeschlossen hat.
- c) Hat der Transportversicherer dem Versender Versicherungsschutz gewährt, so ist der Schaden gedeckt. Unerheblich ist, ob der Transportversicherer verpflichtet war, dem Versender Versicherungsschutz zu gewähren.
- d) Bei einer fehlerhaften Maßnahme des Spediteurs entfällt der Haftungsausschluß nicht, wenn der Transportversicherer dem Versender Versicherungsschutz gewährt hat.
- e) Gegen die Freizeichnungsklausel in § 57 Nr. 5 der Allg. Deutschen Spediteurbedingungen bestehen keine grundsätzlichen Bedenken.
- f) Zur Frage der Gültigkeit des Haftungsausschlusses bei grobem Verschulden des Repräsentanten des Spediteurs.

BGH, Urt. v. 16. November 1961 - II ZR 23/60 - OLG Hamburg
LG Hamburg

II ZR 23/60

Verkündet

am 16. November 1961

Schwingen,

Justizobersekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma "N [REDACTED]" Allgemeine Versicherungs AG,
H [REDACTED], R [REDACTED]straße [REDACTED], N [REDACTED],

Klägerin und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma S [REDACTED] & Co. GmbH, Zweigniederlassung
H [REDACTED], H [REDACTED], S [REDACTED],

Beklagte und Revisions-
beklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Nebenintervenientin: Firma Carl Joh. K [REDACTED] & Co.
Schiffsmakler, B [REDACTED], K [REDACTED]straße [REDACTED],

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 16. November 1961 unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager und Liesecke
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
5. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 9. Dezember 1959 wird auf
Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Firma Gebrüder A. [REDACTED], Düsseldorf, beauftragte am 14. Februar 1957 die Beklagte mit dem Umschlag und der Weiterverladung einer für sie aus England in Bremerhaven eintreffenden Partie Weißzucker in Säcken nach Duisburg und Düsseldorf-Hafen. Die Beklagte gab daraufhin der Firma Carl Joh. K. [REDACTED] & Co., Schiffsmakler, Bremen, den Auftrag, für die Gestellung des Binnenschiffahrtsraumes zu sorgen. Dabei wies die Beklagte die Firma K. [REDACTED] besonders darauf hin, daß die zu stellenden Schiffe für Weißzucker saubere und vor allem trockene Räume haben müssen. Am 20. März 1957 gab die Beklagte der Firma B. [REDACTED] in Bremerhaven, die von der Beklagten mit der Überwachung des Umschlags beauftragt worden war, eine Reihe von Anweisungen, die bei der direkten Beladung aus dem Seeschiff in das Binnenschiff beachtet werden sollten. U.a. sollte darauf gesehen werden, daß der Kahnraum unbedingt sauber und trocken sei; nötigenfalls sei der Kahn seitens der Schiffahrtsgesellschaft mit Oelpapier auszulegen.

Am 21./22. März 1957 wurden in Bremerhaven 4254 Säcke Weißzucker aus dem MS "D. [REDACTED]" in den von der Firma K. [REDACTED] durch die Oberweser-Privatschifferversammlung aufgegebenen Kahn "W. [REDACTED]" umgeladen. Dieser Kahn, gebaut im Jahre 1888, gehört laut Tauglichkeitsattest Nr. 7483 der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters der Klasse R II an und ist geeignet, Güter zu laden, denen eine leichte Beschädigung durch Wasser nicht schadet. Vor der Beladung des Kahns "W. [REDACTED]" wurde das Schiff von Vertretern der Firma B. [REDACTED] besichtigt. Ebenso war während der ganzen Löschzeit ein Vertreter dieser Firma anwesend. Der Boden des Schiffes war vor der Beladung mit Oelpapier ausgelegt worden.



Bei der Entladung des Schiffes in Düsseldorf wurde festgestellt, daß 615 Säcke aus der Bodenlage Nässeschäden erlitten hatten. Der Gesamtschaden betrug 6.051,15 DM. Der Schaden ist der Firma A [REDACTED] durch die Klägerin, bei der unter Mitbeteiligung einer Reihe weiterer Versicherungsgesellschaften der Transport versichert war, ersetzt worden. Die mitbeteiligten Versicherungsgesellschaften haben ihre Anteile an dem Haftungsanspruch gegen die Beklagte an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin wirft der Beklagten grobe Verletzung ihrer Pflichten aus dem Speditionsvertrag sowie grobes Verschulden der Firmen K [REDACTED] und B [REDACTED] vor, für die sie als für ihre Erfüllungsgehilfen einzustehen habe. Mit der Klage hat sie von der Beklagten gemäß § 67 VVG Ersatz des Schadens nebst Zinsen verlangt.

Die Beklagte hat jedes Verschulden bestritten und Haftungsausschluß nach § 57 Nr. 5 ADSp eingewandt.

Landgericht und Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Beklagte bittet, verfolgt die Klägerin ihren Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat ein eigenes Verschulden der Beklagten verneint und es dahingestellt sein lassen, ob ein Verschulden der Firmen K [REDACTED] und B [REDACTED] bei der Auswahl des Schiffes "W [REDACTED]" vorliege. Es ist der

Auffassung, daß der Haftungsausschluß des § 57 ADSp durchgreife, den sich die Klägerin nach § 404 BGB entgegenhalten lassen müsse. Die Angriffe, die die Revision hiergegen erhebt, sind unbegründet.

Nach § 57 Nr. 5 der Allgemeinen deutschen Spediteurbedingungen, die unstreitig für die Rechtsbeziehungen zwischen der Rechtsvorgängerin der Klägerin und der Beklagten maßgebend sind, ist die Haftung des Spediteurs u.a. ausgeschlossen für Verluste und Schäden in der Binnenschiffahrtsspedition, die durch Transportversicherung gedeckt sind oder durch eine Transportversicherung allgemein üblicher Art hätten gedeckt werden können, oder nach den herrschenden Gepflogenheiten sorgfältiger Kaufleute über den Rahmen einer Transportversicherung allgemein üblicher Art hinaus gedeckt werden, es sei denn, daß eine ordnungsgemäß geschlossene Versicherung durch fehlerhafte Maßnahmen des Spediteurs unwirksam wird.

I. Die Voraussetzungen dieses Haftungsausschlusses sind gegeben.

1. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht an, es liege ein Schaden in der Binnenschiffahrtsspedition vor. Zwar habe die Rechtsvorgängerin der Klägerin die Beklagte nicht nur mit der Besorgung des Binnenschiffahrtstransports von Bremerhaven nach Düsseldorf, sondern auch mit dem Umschlag aus dem Seeschiff in das Binnenschiff beauftragt, welche letztere Tätigkeit als Seespedition anzusehen sei. Bei diesem Umschlag selbst sei aber der Schaden nicht eingetreten, sondern er sei infolge mangelnder Tauglichkeit des Kernes, also im Zusammenhang mit der Binnenschiffahrtsspedition entstanden. Unerheb-

lich sei, daß die Fracht auf Grund der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen (ADS) mit durchgehendem Risiko versichert gewesen sei, da die versicherungsrechtliche Behandlung des Transports auf die Rechtsnatur des Speditionsvertrages keinen Einfluß habe.

Die Revision meint, die Ursache für den Schaden sei bereits bei dem Umschlag in ein untaugliches Binnenschiff gesetzt worden. Der Schaden könne schon bei der Beladung des Kahns eingetreten sein, er sei daher nicht in der Binnenschiffahrtsspedition entstanden.

Die Revision verkennt, daß die Auswahl eines Binnenschiffs, bei der der Schaden entstanden ist, nicht demjenigen obliegt, der den Umschlag besorgt. Nach § 408 Abs. 1 HGB ist es Sache des Spediteurs, den Frachtführer auszuwählen, der den Transport mit dem Binnenschiff ausführt. Das Berufungsgericht hat daher recht, wenn es einen infolge Gestellung eines untauglichen Binnenschiffes entstandenen Schaden, für den der Spediteur verantwortlich gemacht wird, als einen Schaden "in der Binnenschiffahrtsspedition" ansieht. Im übrigen hat die Revision die Bestimmung des § 58a ADSp übersehen; danach wird, falls ein Schaden den Umständen nach aus einer im § 57 bezeichneten Gefahr entstehen könnte, vermutet, daß er aus dieser Gefahr entstanden ist. Kann also ein Schaden sowohl beim Umschlag als auch in der Binnenschiffahrtsspedition entstanden sein, so wird bis zum Beweis des Gegenteils durch den Geschädigten vermutet, daß er in der Binnenschiffahrtsspedition aufgetreten ist (vgl. Krien-Hay ADSp § 57 Anm. 8). Warum eine Binnenschiffahrtsspedition hier deshalb nicht vorliegen soll, weil die Beklagte gleichzeitig die Sorge für den Umschlag, der als

solcher zur Seeschiffahrtsspedition gehört (vgl. Krien-Hay, ADSp § 57 Anm. 4, SVS § 5 Anm. 11d III, IV), übernommen hat, ist nicht einzusehen. Umschlag und Binnenschiffahrtstransport stehen selbständig nebeneinander, die Binnenschiffahrtsspedition ist keineswegs in einem Falle, in dem der Spediteur auch für den Umschlag aus dem Seeschiff zu sorgen hat, der Seeschiffahrtsspedition untergeordnet, wie die Revision meint. § 58 a kann gerade dort Bedeutung gewinnen, wo der Spediteur neben der Sorge für einen Binnenschiffahrtstransport auch für den Gütertransport zur See oder für andere Verrichtungen im Sinne des § 2 ADSp, wozu auch Umschlagsgeschäfte gehören (Krien-Hay, ADSp § 2 Anm. 12), zu sorgen hat. Mit Recht hat das Berufungsgericht für die hier in Frage stehende Haftung aus dem Speditionsvertrag dem Umstand keine Bedeutung beigemessen, daß die Rechtsvorgängerin der Klägerin die Fracht mit durchgehendem Risiko versichert hat.

2. Der entstandene Schaden ist durch die Transportversicherung, die die Firma A. [REDACTED] abgeschlossen hatte, gedeckt, da die Klägerin unstreitig die Versicherungssumme an die Versicherungsnehmerin gezahlt hat.

Zutreffend hält es das Berufungsgericht für unerheblich, ob die Transportversicherung von dem Spediteur oder dem Versender abgeschlossen worden ist. Dies geht klar daraus hervor, daß die zweite und dritte Alternative des § 57 Nr. 5, bei denen ein Schaden durch Transportversicherung nicht gedeckt ist, aber hätte gedeckt werden können, den unterlassenen Transportversicherungsabschluß durch den Versender und nicht durch den Spediteur betrifft. Denn der Spediteur ist, was die Revision übersieht, nach § 39 a nur zum Abschluß der Speditionsversicherung nach

dem Speditionsversicherungsschein (SVS) verpflichtet, dagegen nicht zum Abschluß einer Transportversicherung, es sei denn, daß ein Auftrag des Versenders dazu vorliegt (§ 35a). Ist der Schaden durch Transportversicherung gedeckt (erste Alternative), so kann es keinen Unterschied machen, ob diese Versicherung vom Versender oder - in seinem Auftrag - vom Spediteur abgeschlossen ist; in jedem Falle sind damit die Interessen des Versenders gewahrt und daher der Haftungsausschluß gerechtfertigt.

Hieraus ergibt sich gleichzeitig, daß es genügt, daß der Transportversicherer den Schaden tatsächlich gedeckt hat, und es nicht darauf ankommt, ob er ihn zu decken verpflichtet war (vgl. den vom Senat durch Urteil vom 28. September 1961 II ZR 101/59 entschiedenen Fall, VersR 1961, 992). Damit erübrigen sich alle Erörterungen über Gefähränderung und Gefahrerhöhung und ihre Folgen. Es kommt auch nicht darauf an, ob der Versicherer seine Leistungen vom Versicherungsnehmer nach § 812 BGB zurückfordern könnte. Denn so lange er das nicht tut, ist der Schaden gedeckt, der Schutz des Versenders - auf ihn allein, nicht auf den Schutz seines Versicherers kommt es bei der Haftungsausschlußklausel an - ist gewahrt und damit der Haftungsausschluß gerechtfertigt. Fordert aber der Versicherer mit Erfolg seine Leistung vom Versicherungsnehmer zurück, so entzieht er seiner Klage gemäß § 67 VVG die Grundlage, da ihm dann die Aktivlegitimation fehlt (vgl. BGH aaO). Für eine Arglisteinrede, die die Revision für die Klägerin erhebt, ist kein Raum, da die Klägerin damit einen eigenen, außerhalb der Interessen ihrer Rechts-

vorgängerin liegenden Schutz erreichen will; kann die Beklagte sich dem Versender gegenüber darauf berufen, daß der Schaden durch Versicherung gedeckt ist, so kann sie das nach §§ 404, 412 BGB, § 67 VVG auch gegenüber der Klägerin als der Rechtsnachfolgerin des Versenders. Es besteht kein Rechtssatz des von der Revision bezeichneten Inhalts, daß nämlich keiner der Beteiligten durch das Verhalten des Spediteurs zu Schaden kommen darf.

Da die Klägerin den Schaden tatsächlich gedeckt hat, kann auch unerörtert bleiben, ob die Klägerin den Versicherungsschutz hätte verweigern können, wenn die Beklagte selbst die Transportversicherung abgeschlossen hätte.

3. Der Haftungsausschluß entfällt schließlich auch nicht deshalb, weil die Transportversicherung durch fehlerhafte Maßnahmen der Beklagten unwirksam geworden sei. Die Klägerin hat selbst ausgeführt, sie habe der Firma A. den Versicherungsschutz nicht verweigern können. Jedenfalls hat sie, worauf es hier allein ankommt, den Versicherungsschutz gewährt, so daß die Versicherung gerade nicht unwirksam ist. Dies kann auch die Revision nicht ausräumen. Alle ihre Angriffe betreffen in diesem Punkt nur die Frage, ob eine fehlerhafte Maßnahme der Beklagten vorliegt. Eine solche allein würde aber, selbst wenn sie vorläge, den Haftungsausschluß nicht verhindern, da es schon an der weiteren Voraussetzung fehlen würde, daß die Transportversicherung unwirksam geworden ist.

II. Der Haftungsausschluß des § 57 Nr. 5, der auch den vom Spediteur ursächlich verschuldeten Schaden umfaßt (Krien-Hay § 57 Anm. 8; mißverständlich Schlegelberger-

Schröder HGB 2. Aufl. § 408 Anm. 29), ist weder sittenwidrig noch verstößt er gegen Treu und Glauben.

Grundsätzlich bestehen gegen die Freizeichnungsklausel in § 57 Nr. 5 keine Bedenken. Ihre Rechtsgültigkeit ist aus den gleichen Gründen zu bejahen wie die der Haftungsbeschränkungsklausel nach § 54a Nr. 2 (BGHZ 20, 164, 167). Ein Verstoß gegen Treu und Glauben, insbesondere in Ansehung des das ganze Speditionsrecht beherrschenden Grundsatzes, daß der Spediteur die ihm anvertrauten Interessen des Versenders wahrzunehmen hat, kann in dem Haftungsausschluß umso weniger gesehen werden, als der Versender durch § 57 Nr. 5 auf die Möglichkeit, ja Notwendigkeit hingewiesen wird, sich durch Abschluß einer Transportversicherung vor Schaden zu bewahren. Die Möglichkeit der versicherungsrechtlichen Abdeckung eines Schadens ist aber bei der Frage der Gültigkeit von Freizeichnungsklauseln entscheidend zu berücksichtigen (BGHZ 33, 216). Maßgebend für die Einfügung des § 57 Nr. 5 in die ADSp war, wie das Berufungsgericht in anderem Zusammenhang ausführt, gerade die Erwägung, daß seit Jahrzehnten die Deckung des Schadens durch Transportversicherung seitens des Versenders üblich war.

Nur die mit Treu und Glauben nicht zu vereinbarende Freistellung des Spediteurs von eigener grober Fahrlässigkeit oder von grober Sorgfaltspflichtverletzung seiner leitenden Angestellten (Repräsentanten) kann nicht nur die Gültigkeit der Freizeichnungsklausel in Frage stellen (BGHZ 20, 167), sondern auch den Versicherungsanspruch des Versenders gegen den Transportversicherer gefährden (BGHZ 33, 216) und bei Verweigerung des Versicherungsschutzes auch aus diesem Grunde die Freizeichnungs-

klausel zu Fall bringen. Ob bei groben Verstößen des Spediteurs selbst oder seines Repräsentanten der Freizeichnungsklausel die Gültigkeit auch dann abzusprechen ist, wenn dem Versender tatsächlich Versicherungsschutz gewährt wird, bedarf hier keiner Entscheidung, da, wie noch auszuführen ist, ein solcher Verstoß nicht vorliegt. Wird dagegen ein Versicherungsschutz nicht gewährt, so sind in solchen groben Pflichtverletzungen gleichzeitig fehlerhafte Maßnahmen des Spediteurs zu erblicken, die die Versicherung unwirksam machen und damit auch die Unwirksamkeit der Freizeichnungsklausel zur Folge haben. Dies gilt aber nur bei groben Verstößen des Spediteurs oder seiner leitenden Angestellten (Repräsentanten), nicht aber bei - auch groben - Verstößen sonstiger Angestellter oder selbständiger Unternehmer, mögen sie auch Erfüllungsgehilfen des Spediteurs sein (BGHZ 20, 167 f; 33, 216; BGH NJW 1956, 1065). Ob die Schiffsmaklerfirma Klingenberg als Repräsentantin der Beklagten bei der Auswahl des Frachtführers angesehen werden könnte, kann dahingestellt bleiben. Denn die Klägerin hat nicht dargetan, daß die Firma K [REDACTED] den Frachtführer, die Oberweser-Privatschifferversammlung, nicht mit der erforderlichen Sorgfalt ausgewählt hat, erst recht nicht, daß hierbei ein grober Verstoß gegen die Sorgfaltspflicht unterlaufen sei.

Es bedarf hier auch die wohl zu verneinende Frage nicht der Erörterung, ob die Mitteilung der Ladung, die das Schiff aufzunehmen hat, zum Tätigkeitsbereich des Unternehmers selbst oder seines Repräsentanten gehört. Die Firma K [REDACTED] hat dem Frachtführer mitgeteilt, daß ein Kahn zur Verladung von Weißzucker er-

forderlich war. Selbst wenn, worüber vom Berufungsgericht nichts festgestellt ist, die Firma K [REDACTED] hierbei nicht darauf hingewiesen haben sollte, daß die Laderäume des zu stellenden Kernes trocken sein müssen, würde hierin jedenfalls ein grober Verstoß gegen die Sorgfaltspflichten nicht liegen, da schon aus der Mitteilung, daß Weißzucker geladen werden soll, ersichtlich ist, daß die Laderäume trocken sein müssen. Erst recht liegt ein solcher Verstoß nicht darin, daß die Beklagte bzw. die Firma K [REDACTED] kein Schiff der Klasse I angefordert hat. Es war Sache des Frachtführers, ein für die Beladung von Weißzucker taugliches Schiff zu stellen, mag dieses nun der Klasse I oder II angehören.

Ob die Pflicht der Beklagten, das Interesse des Versenders wahrzunehmen, die Verpflichtung in sich schloß, die Tauglichkeit des gestellten Kernes zu kontrollieren (vgl. Schlegelberger-Schröder aaO Anm. 10, 22), bedarf ebenfalls keiner Entscheidung. Denn selbst wenn dies anzunehmen ist, so ist das jedenfalls keine Tätigkeit, die der Spediteur selbst oder einer seiner leitenden Angestellten auszuführen hat. Hat er eine solche Kontrollpflicht übernommen, so kann er damit einen nicht leitenden Angestellten (oder selbständigen Unternehmer) betrauen. Daher ist die Firma B [REDACTED], die die Beklagte mit der Kontrolle beauftragt hat, nicht Repräsentant der Beklagten, so daß es unerheblich ist, ob diese Firma bei der Kontrolle in grober Weise gegen ihre Sorgfaltspflicht verstoßen hat. Die fachliche Eignung und Zuverlässigkeit der Firma B [REDACTED] ist nach der Feststellung des Berufungsgerichts nicht in Zweifel gezogen, so daß ein eigener grober Verstoß der Beklagten bei Auswahl dieser Firma ausscheidet. Bei dieser Sach- und Rechtslage

stellt sich nicht die Frage, ob sich die Beklagte hinsichtlich der Firma B [REDACTED] auf den Haftungsausschluß nach § 52a ADSp berufen konnte.

Nach alledem bestehen gegen die Wirksamkeit der Freizeichnungsklausel des § 57 Nr. 5 keine Bedenken.

III. Da das angefochtene Urteil in sachlich- und verfahrensrechtlicher Hinsicht ohne Rechtsfehler ist, muß die Revision zurückgewiesen werden. Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Haidinger

Dr. Kuhn

Dr. ~~North~~

Dr. Haager

Liesecke