BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 140/06

Verkündet am:
18. Juni 2009
Bott
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja
BGHR: ja

HGB § 660 Abs. 3

Die Haftungsbeschränkungen nach §§ 658, 659, 660 Abs. 1 HGB entfallen gemäß § 660 Abs. 3 HGB nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters. Die Vorschrift des § 607 Abs. 1 HGB findet im Rahmen von § 660 Abs. 3 HGB keine Anwendung.

BGH, Urteil vom 18. Juni 2009 - I ZR 140/06 - OLG Frankfurt a.M.
LG Darmstadt

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. März 2009 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Kirchhoff und Dr. Koch

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 12. Zivilsenats in Darmstadt des Oberlandesgerichts Frankfurt am Main vom 29. Juni 2006 im Kostenpunkt und insoweit aufgehoben, als das Berufungsgericht über einen Betrag von 4.371,26 € nebst 5% Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 1. Oktober 2003 hinaus zum Nachteil der Beklagten erkannt hat.

Auf die Berufung der Beklagten wird das Urteil des Landgerichts Darmstadt - 23. Zivilkammer - vom 13. April 2005 unter Zurückweisung des weitergehenden Rechtsmittels teilweise abgeändert und in der Hauptsache wie folgt neu gefasst:

Die Beklagte wird unter Abweisung der Klage im Übrigen verurteilt, an den Kläger 4.371,26 € nebst 5% Zinsen über dem Basiszinssatz seit dem 1. Oktober 2003 zu zahlen.

Die Kosten des ersten Rechtszuges und des Berufungsverfahrens tragen der Kläger zu 17/19 und die Beklagte zu 2/19.

Die Kosten der Streithelferin des Klägers des ersten Rechtszuges und des Berufungsverfahrens hat die Beklagte zu 2/19 zu tragen; im Übrigen trägt die Streithelferin des Klägers ihre Kosten selbst.

Die Kosten der Streithelferin der Beklagten des ersten Rechtszuges und des Berufungsverfahrens hat der Kläger zu 17/19 zu tragen; im Übrigen trägt die Streithelferin der Beklagten ihre Kosten selbst.

Die Kosten des Revisionsverfahrens fallen dem Kläger zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Der Kläger verlangt von der Beklagten als Frachtführerin Schadensersatz wegen Beschädigung von Transportgut.

2 Der Kläger erwarb von seiner Streithelferin (im Weiteren: Verkäuferin) im Dezember 2002 einen gebrauchten Pkw Mercedes zum Preis von 46.500 €, der in Luanda/Angola ausgeliefert werden sollte. Die in Frankfurt am Main ansässige Verkäuferin beauftragte die ebenfalls in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Beklagte zu festen Kosten (2.500 €) mit der Überführung des Fahrzeugs von Deutschland nach Angola. Der Transport sollte von Kelsterbach zum Ladehafen Antwerpen/Belgien mit einem Lkw und von dort per Seefracht in einem Container zum Zielhafen Luanda erfolgen. Die Beförderung auf der Seestrecke übertrug die Beklagte nach ihrem Vortrag ihrer Streithelferin.

3 Die Beklagte übernahm das Fahrzeug am 17. Dezember 2002 unbeschädigt in Kelsterbach und übergab es am 20. Dezember 2002 in Antwerpen an den für den Weitertransport nach Luanda zuständigen Seefrachtführer. Entgegen der zwischen der Verkäuferin und der Beklagten getroffenen Vereinbarung wurde der Pkw bis Dakar/Senegal zunächst nicht in einem Container, sondern offen befördert. In Dakar erfolgte dann zwar eine Verladung in einen Container, jedoch ohne zusätzliche Sicherungsmaßnahmen und Fixierungen. Am 10. Februar 2003 kam das Fahrzeug, das während des Seetransports schwere Beschädigungen erlitten hatte, im Zielhafen Luanda an, wo es der Kläger übernahm.

4 Der Kläger hat behauptet, die Kosten für die Beseitigung der Schäden betrügen einschließlich einer von ihm aufgewendeten Containerkaution in Höhe

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.

JLaw – Gesetze und Urteile (mobile App)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
JLaw – für Android
JLaw – für iOS

von 400 € insgesamt 51.539,40 US-Dollar (= 41.631,52 €). Diesen Betrag schulde ihm die Beklagte, die sich nicht auf Haftungsbegrenzungen berufen könne, weil die Beschädigung durch ein der Beklagten zurechenbares qualifiziertes Verschulden verursacht worden sei, als Schadensersatz.

5 Der Kläger hat beantragt,

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 41.631,52 € nebst Zinsen zu zahlen.

6 Die Beklagte ist dem entgegengetreten und hat sich hauptsächlich auf Haftungsausschlüsse und -beschränkungen des Seefrachtrechts berufen.

7 Das Landgericht hat die Beklagte antragsgemäß verurteilt. Die dagegen gerichtete Berufung der Beklagten und ihrer Streithelferin hatte mit Ausnahme eines Betrags von 400 € (Containerkaution) keinen Erfolg.

8 Mit der vom Senat zugelassenen Revision erstrebt die Beklagte die Abweisung der Klage, soweit sie zur Zahlung von mehr als 4.371,26 € nebst Zinsen verurteilt worden ist. Der Kläger beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

9 I. Das Berufungsgericht hat dem Kläger aus §§ 459, 421 Abs. 1 Satz 2, §§ 452, 452a, 606 Satz 2 HGB, § 249 BGB einen Schadensersatzanspruch in Höhe von 41.231,52 € zuerkannt. Dazu hat es ausgeführt:

10 Bei dem Vertragsverhältnis zwischen der Verkäuferin und der Beklagten handele es sich um einen Speditionsvertrag zu festen Kosten mit der Folge, dass die Beklagte grundsätzlich der Frachtführerhaftung nach den §§ 407 ff. HGB unterliege. Gemäß Art. 28 Abs. 4 EGBGB komme auf den Vertrag deutsches Recht zur Anwendung. Die Aktivlegitimation des Klägers ergebe sich aus § 421 Abs. 1 Satz 2 HGB.

11 Es handele sich bei dem zwischen der Verkäuferin und der Beklagten über die Gesamtstrecke geschlossenen Vertrag allerdings um einen multimodalen Vertrag, da er eine Beförderung mit verschiedenen Transportmitteln vorsehe, auf die unterschiedliche Haftungsregime zur Anwendung kämen. Auf ein derartiges Vertragsverhältnis seien die allgemeinen frachtrechtlichen Vorschriften (§§ 407 ff. HGB) nur anwendbar, wenn diese nicht durch die spezielleren Bestimmungen der §§ 452a bis 452d HGB für multimodale Beförderungen verdrängt würden. Gemäß § 452a HGB griffen die Sondervorschriften ein, wenn der Schadenseintritt einer bestimmten Teilstrecke zugeordnet werden könne. Im Streitfall ergebe sich aus den unstreitigen Tatsachen, dass der Schaden nur auf der Seestrecke entstanden sein könne. Dies führe zur Anwendung der §§ 606 ff. HGB und zur Haftung der Beklagten gemäß § 606 Satz 2 HGB, da der Schaden am Pkw in der Zeit zwischen seiner Übernahme in Antwerpen und der Ablieferung in Luanda entstanden sei und die Beklagte nicht dargetan habe, dass sie den Schaden nicht zu vertreten habe.

12 Der Kläger könne grundsätzlich gemäß § 606 Satz 2 HGB i.V. mit § 249 BGB Ersatz der nachgewiesenen voraussichtlichen Reparaturkosten beanspruchen, die sich auf 41.231,52 € beliefen. Der Beklagten sei es verwehrt, sich auf die Haftungsbeschränkungen nach den §§ 658, 659, 660 Abs. 1 HGB zu berufen, weil der Schaden auf eine pflichtwidrige unzureichende Sicherung des Transportgutes zurückzuführen sei, die leichtfertig und im Bewusstsein, dass

ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen worden sei (§ 660 Abs. 3 HGB).

13 Im Rahmen der nach § 452a HGB vorzunehmenden fiktiven Betrachtung müsse sich die Beklagte so behandeln lassen, als habe sie die Verfrachtung über See selbst vorgenommen. Auf das Vertragsverhältnis zu ihrer Streithelferin komme es nicht an. Dementsprechend könne offenbleiben, ob die Pflichtverletzung auf einem Organverschulden des Verfrachters oder auf einem Versagen seiner Leute beruhe. Letzteres müsse sich die Beklagte jedenfalls nach § 607 Abs. 1 HGB zurechnen lassen.

14 Hinsichtlich der beanspruchten Containerkaution sei die Klage unbegründet.

15 II. Die Revision hat Erfolg. Sie führt zur Abweisung der Klage, soweit die Beklagte zur Zahlung eines 4.371,26 € übersteigenden Betrages verurteilt worden ist.

16 1. Mit Recht hat das Berufungsgericht eine Schadensersatzverpflichtung der Beklagten dem Grunde nach für den streitgegenständlichen Transportschaden aus §§ 459, 452, 452a, 606 Satz 2 HGB bejaht. Die Revision erhebt insoweit auch keine Rügen.

17 a) Das Berufungsgericht ist zutreffend davon ausgegangen, dass auf den zwischen der Verkäuferin und der Beklagten geschlossenen Speditionsvertrag zu festen Kosten (§ 459 HGB), aus dem der Kläger als Empfänger des Frachtgutes seine Anspruchsberechtigung herleitet (§ 421 Abs. 1 Satz 2 HGB), gemäß Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB deutsches Sachrecht zur Anwendung kommt. Nach dieser Vorschrift wird bei einem Güterbeförderungsvertrag vermu-

tet, dass dieser mit demjenigen Staat die engsten Verbindungen aufweist, in dem der Beförderer im Zeitpunkt des Vertragsabschlusses seine Hauptniederlassung hat, sofern sich in diesem Staat auch der Verladeort oder der Entladeort oder die Hauptniederlassung des Absenders befinden, und sich aus der Gesamtheit der Umstände nicht ergibt, dass der Vertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (Art. 28 Abs. 5 EGBGB). Dies gilt auch für multimodale Frachtverträge i.S. des § 452 HGB (BGH, Urt. v. 29.6.2006 - I ZR 168/03, NJW-RR 2006, 1694 Tz. 15 = TranspR 2006, 466, 467; Urt. v. 25.10.2007 - I ZR 151/04, TranspR 2008, 210 Tz. 15 = VersR 2008, 1711, m.w.N.).

18 Im vorliegenden Fall haben sowohl die Verkäuferin als Versenderin des beschädigten Fahrzeugs als auch die Beklagte als mit der Besorgung des streitgegenständlichen Transports beauftragtes Unternehmen ihre Hauptniederlassungen in der Bundesrepublik Deutschland. Zudem wurde der Pkw hier für die Beförderung nach Luanda verladen. Die Voraussetzungen für die Anwendung deutschen Rechts gemäß Art. 28 Abs. 4 Satz 1 EGBGB sind danach erfüllt. Im Streitfall spricht auch nichts dafür, dass der in Rede stehende Vertrag zu einem anderen Staat engere Verbindungen aufweist.

19 b) Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass sich die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Transportschaden nach den Bestimmungen über die Haftung eines Verfrachters beurteilt (§§ 556 ff. HGB).

20 aa) Die Beklagte hat die Besorgung der Versendung des Pkw zu festen Kosten übernommen, so dass sie hinsichtlich der Beförderung die Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters hatte (§ 459 Satz 1 HGB). Die als solche einheitliche Speditionsleistung hatte die Beförderung mit verschiedenartigen

Transportmitteln (Lkw, Schiff) zum Gegenstand. Einzelne Teile des Vertrages wären, wenn für sie gesonderte Verträge geschlossen worden wären, verschiedenen Rechtsvorschriften unterworfen gewesen. Der Transport des Fahrzeugs per Lkw von Kelsterbach nach Antwerpen/Belgien wäre nach den Vorschriften der CMR zu beurteilen. Für den Transport per Schiff von Antwerpen nach Luanda kämen die §§ 556 ff. HGB zur Anwendung. Richtet sich die Leistung eines Fixkostenspediteurs auf die Besorgung eines solchen multimodalen Transports, greift § 452 HGB ein (BGHZ 173, 344 Tz. 23; Koller, Transportrecht, 6. Aufl., § 452 HGB Rdn. 6).

21 bb) Nach § 452 HGB sind die Vorschriften der §§ 407 ff. HGB nur dann einheitlich auf die gesamte Beförderungsleistung anzuwenden, wenn sich aus internationalem Übereinkommen oder den besonderen Vorschriften der §§ 452a ff. HGB nichts anderes ergibt. Internationale Übereinkommen greifen im Streitfall nicht ein. Eine Anwendung unterschiedlicher Rechtsvorschriften für einzelne Teilstrecken der Beförderung ergibt sich hier jedoch aus § 452a HGB. Nach dieser Vorschrift bestimmt sich die Haftung bei einem multimodalen Transport nach dem Recht einer Teilstrecke, wenn feststeht, dass der Schaden auf dieser Teilstrecke eingetreten ist, d.h. die Schadensursache auf ihr gesetzt worden ist (BGHZ 173, 344 Tz. 24; Koller aaO § 452a HGB Rdn. 3).

22 Das Berufungsgericht hat festgestellt, dass die Schäden am Pkw auf der Seestrecke zwischen Antwerpen und Luanda entstanden sind. Dabei hat es angenommen, dass die Strecken zwischen Antwerpen und Dakar sowie zwischen Dakar und Luanda als eine Teilstrecke i.S. des § 452 HGB anzusehen seien, weil durchweg nur das Transportmittel "Schiff" benutzt worden sei und die Umladung in Dakar den Zusammenhang des (unimodalen) Schifftransports nicht unterbrochen habe. Dementsprechend hat das Berufungsgericht die Phase des Beladens in Antwerpen der nachfolgenden Teilstrecke und die Phase

des Entladens in Luanda der vorangegangenen Teilstrecke zugeordnet. Diese Beurteilung lässt einen Rechtsfehler nicht erkennen (vgl. BGHZ 164, 394, 396 f.; BGH, Urt. v. 18.10.2007 - I ZR 138/04, TranspR 2007, 472 Tz. 19 ff. = VersR 2008, 661) und wird von den Parteien in der Revisionsinstanz auch nicht mehr in Frage gestellt.

23 cc) Nach § 452a HGB ist für die Haftung des Frachtführers das Recht maßgeblich, das für einen hypothetischen Vertrag über eine Beförderung auf der Teilstrecke gelten würde, auf der der Schaden eingetreten ist. Die Annahme des Berufungsgerichts, auch der (hypothetische) Teilstreckenvertrag unterliege dem deutschen Recht, ist ebenfalls frei von Rechtsfehlern.

24 Im vorliegenden Fall braucht nicht entschieden zu werden, ob die Rechtswahl, die die Parteien eines multimodalen Frachtvertrags in Bezug auf diesen getroffen haben, auf den (hypothetischen) Teilstreckenvertrag durchschlägt (so die wohl herrschende Meinung; vgl. OLG Düsseldorf TranspR 2002, 33, 34; OLG Hamburg TranspR 2003, 72, 73 und TranspR 2004, 402, 403; Fremuth in Fremuth/Thume, Transportrecht, § 452a HGB Rdn. 11; Basedow, Festschrift für Herber, 1999, S. 15, 43; einschränkend Ramming, TranspR 1999, 325, 341; Herber, TranspR 2001, 101, 103 und TranspR 2006, 435, 436 f.; a.A. Koller aaO § 452 Rdn. 1a und § 452a HGB Rdn. 5; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., Anh. § 656 Rdn. 25 f.; Drews, TranspR 2003, 12, 15 f.; Mast, Der multimodale Frachtvertrag nach deutschem Recht, 2002, S. 204 f.). Die Anwendung deutschen Rechts folgt hier jedenfalls daraus, dass sowohl die Verkäuferin als auch die Beklagte, auf deren vertragliche Beziehung insoweit abzustellen ist (BGH TranspR 2007, 472 Tz. 16; OLG Dresden TranspR 2002, 246; Fremuth in Fremuth/Thume aaO § 452a HGB Rdn. 8 f.; Koller aaO § 452a HGB Rdn. 5), ihre Hauptniederlassung jeweils in Deutschland haben und auch nichts dafür spricht, dass der hier in Rede stehende hypothetische Teil-

streckenvertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (Art. 28 Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 EGBGB; vgl. auch BGH TranspR 2008, 210 Tz. 17).

25 dd) Da der streitgegenständliche Transportschaden nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auf der Seestrecke von Antwerpen nach Luanda eingetreten ist und auf den fiktiven Teilstreckenvertrag zwischen der Verkäuferin und der Beklagten deutsches Recht zur Anwendung kommt, richtet sich die Haftung der Beklagten nach den für einen Verfrachter geltenden Vorschriften der §§ 556 ff. HGB.

26 (1) Gemäß § 606 Satz 2 HGB haftet der Verfrachter für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung entsteht, es sei denn, dass der Verlust oder die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten. Ein Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung hat der Verfrachter nach § 607 Abs. 1 HGB in gleichem Umfang zu vertreten wie eigenes Verschulden.

27 (2) Im vorliegenden Fall ist der Schaden während des fiktiven Obhutszeitraums der Beklagten, nämlich während der Seebeförderung eingetreten. Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass die insoweit darlegungsbelastete Beklagte nichts dazu vorgetragen hat, dass sie den Eintritt des Schadens nicht zu vertreten hat. Für die Annahme eines Verschuldens der Beklagten spricht schon der unstreitige Umstand, dass der Pkw auf der Teilstrecke von Antwerpen nach Dakar vertragswidrig ohne Container und auf der weiteren Teilstrecke von Dakar nach Luanda zwar in einem Container, jedoch ohne zusätzliche Fixierungen und Sicherungen transportiert wurde. Zwar hat die Beklagte ihrer Streithelferin die Anweisung erteilt, das Fahrzeug von Anfang

an in einem Container zu befördern. Die Nichtbeachtung dieser Weisung durch ihre Streithelferin muss sich die Beklagte aber im Rahmen von § 606 Satz 2 HGB gemäß § 607 Abs. 1 HGB zurechnen lassen.

28 2. Als (fiktive) Verfrachterin ist die Beklagte gemäß § 606 Satz 2 HGB zum Ersatz des aufgrund der Beschädigung des Transportgutes entstandenen Schadens verpflichtet. Der Umfang des von ihr zu leistenden Schadensersatzes bestimmt sich nach § 249 BGB (Rabe aaO § 606 HGB Rdn. 44). Dementsprechend ist die Beklagte grundsätzlich zum Ersatz der dem Kläger durch die Reparatur seines Fahrzeugs entstehenden Kosten verpflichtet. Der gemäß § 249 BGB zu berechnende Schadensersatz wird allerdings - wenn kein qualifiziertes Verschulden nach § 660 Abs. 3 HGB vorliegt (dazu nachfolgend unter II. 3.) - durch die Regelungen in § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB begrenzt. Nach dieser Vorschrift haftet der Verfrachter höchstens bis zu einem Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten pro Frachtstück oder bis zu einem Betrag von zwei Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des beschädigten Gutes, je nachdem, welcher Betrag höher ist. Gemäß § 660 Abs. 1 Satz 2 HGB ist die in Satz 1 genannte Rechnungseinheit das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds.

29 Der danach zu leistende Ersatz ist gemäß § 660 Abs. 1 Satz 3 HGB in Euro entsprechend dem Wert des Euros gegenüber dem Sonderziehungsrecht am Tag des Urteils - eine davon abweichende Parteivereinbarung ist nicht dargetan - umzurechnen. Maßgebend ist der Tag der Verkündung des letztinstanzlichen Urteils, so dass es, wenn das Revisionsgericht entscheidet, auf dessen Urteil ankommt (vgl. zu Art. 23 CMR: BGH, Urt. v. 6.2.1997 - I ZR 202/94, TranspR 1997, 335, 337 = VersR 1997, 1298; Thume/Thume, Kommentar zur CMR, 2. Aufl., Art. 23 Rdn. 17, m.w.N. in Fn. 36). Bei einem Gewicht des beschädigten Fahrzeugs von 1.875 kg und dem Wert des Sonderziehungsrechts

am 18. Juni 2009 errechnet sich daraus eine Entschädigungsleistung, die unterhalb des von der Beklagten in der Revisionsinstanz anerkannten Ersatzbetrags von 4.371,26 € liegt.

30 3. Mit Erfolg wendet sich die Revision gegen die Auffassung des Berufungsgerichts, der Beklagten sei es im Streitfall nach § 660 Abs. 3 HGB verwehrt, sich auf die Haftungsbegrenzung gemäß § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB zu berufen, weil der Schaden am Transportgut auf ein qualifiziertes Verschulden der Beklagten zurückzuführen sei.

31 a) Das Berufungsgericht ist davon ausgegangen, dass die Schäden an dem vom Kläger erworbenen Pkw auf ein pflichtwidriges Unterlassen der erforderlichen Sicherung des Transportgutes während der Seebeförderung zurückzuführen seien, das leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen worden sei, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde. Die Annahme eines qualifizierten Verschuldens i.S. von § 660 Abs. 3 HGB rechtfertige sich aus dem unstreitigen Umstand, dass das Fahrzeug zunächst - vertragswidrig - ohne Container und sonstige Sicherungen von Antwerpen nach Dakar und von dort aus zwar in einem Container, aber ohne zusätzliche Fixierungen nach Luanda transportiert worden sei. Insoweit erhebt die Revision keine Rügen.

32 Das Berufungsgericht hat im Anschluss daran offengelassen, ob die Pflichtverletzung auf einem Organverschulden der Beklagten oder auf einem Versagen ihrer Bediensteten oder Beauftragten beruhe. Es hat gemeint, ein etwaiges Organverschulden müsse sich die Beklagte als fiktiver Seefrachtführer analog § 487d Abs. 1 Satz 1 lit. a HGB zurechnen lassen, für ein Verschulden des mit dem Seetransport beauftragten Unternehmens und dessen Leute müsse die Beklagte gemäß § 607 Abs. 1 HGB einstehen. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung nicht stand.

33 b) Gemäß § 660 Abs. 3 HGB verliert der Verfrachter das Recht auf jede Haftungsbeschränkung, "wenn der Schaden auf eine Handlung oder Unterlassung zurückzuführen ist, die der Verfrachter in der Absicht, einen Schaden herbeizuführen oder leichtfertig und in dem Bewusstsein begangen hat, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde".

34 aa) Der Wortlaut der Vorschrift, in der nur vom "Verfrachter" und nicht auch - wie etwa in § 435 HGB - von den in § 428 HGB genannten Personen ("seiner Leute") die Rede ist, könnte darauf hindeuten, dass die Haftungsbeschränkungen nach den §§ 658, 659, 660 Abs. 1 HGB nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters entfallen. Diese Schlussfolgerung ist jedoch nicht zwingend. Es ist zu berücksichtigen, dass in § 607 Abs. 2 HGB ausdrücklich bestimmt ist, dass der Verfrachter nur sein eigenes Verschulden zu vertreten hat, wenn der Schaden durch ein Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffs (sogenanntes nautisches Verschulden, vgl. dazu BGHZ 169, 281 Tz. 38 ff.) oder durch Feuer entstanden ist. Des Weiteren ist in Betracht zu ziehen, dass die Vorschrift des § 660 Abs. 3 HGB eine Ergänzung der Haager Regeln von 1924 durch die sogenannten Visby-Regeln darstellt, die auf einer diplomatischen Seerechtskonferenz in Brüssel am 23. Februar 1968 verabschiedet wurden. Damit sollten die Haager Regeln anderen internationalen transportrechtlichen Übereinkommen wie dem Warschauer Abkommen von 1929 in der in Den Haag im Jahre 1955 beschlossenen Fassung und der CMR gleichgestellt werden (Rabe, TranspR 2004, 142, 144). Sowohl im Warschauer Abkommen (Art. 25) als auch in der CMR (Art. 29 Abs. 2) wird das qualifizierte Verschulden der Leute oder Bediensteten dem qualifizierten Verschulden des Luft-(Land-)frachtführers gleichgestellt.

35 Demgegenüber enthält Art. 13 (Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkung) des Athener Übereinkommens von 1974 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See keine derartige Gleichbehandlung, sondern die ausdrückliche Bestimmung, dass nur ein qualifiziertes Verschulden des Beförderers selbst zum Verlust des Anspruchs auf Haftungsbeschränkung führt. Ebenso fehlt in Art. 4 § 5 lit. e der Haager Visby-Regeln, auf den § 660 Abs. 3 HGB zurückgeht (Begründung des Gesetzentwurfs der Bundesregierung betreffend das Zweite Seerechtsänderungsgesetz, BT-Drucks. 10/3852, S. 23 f.), eine Gleichstellung des eigenen Verschuldens des Unternehmers mit dem Verschulden der für ihn tätigen Personen.

36 bb) Aus der Entstehungsgeschichte des § 660 Abs. 3 HGB ergibt sich klar, dass die Haftungsbeschränkungen nach §§ 658, 659, 660 Abs. 1 HGB nur bei einem eigenen qualifizierten Verschulden des Verfrachters entfallen sollen. Die Vorschrift des § 660 Abs. 3 HGB wurde durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (BGBl. I, S. 1120 ff.) in das Handelsgesetzbuch eingefügt. Sie stimmt inhaltlich mit Art. 4 § 5 lit. e der Haager Visby-Regeln überein, in dem der Verlust von zugunsten des Unternehmers bestehenden Haftungsbeschränkungen geregelt ist.

37 Durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz wurden als Anlage zu § 664 HGB auch zahlreiche Bestimmungen des Athener Übereinkommens von 1974 in das Handelsgesetzbuch übernommen, namentlich die Vorschrift des Art. 13 betreffend den Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkungen, die nunmehr in Art. 10 der Anlage zu § 664 HGB enthalten ist. Die Regelungen über die Beförderung von Reisenden und Gepäck in Art. 13 des Athener Übereinkommens von 1974 hat der deutsche Gesetzgeber allerdings nicht unverändert übernommen. In Art. 10 Abs. 1 der Anlage zu § 664 HGB ist vielmehr bestimmt, dass der Beförderer - weitergehend als nach Art. 13 - das Recht auf

Haftungsbeschränkungen verliert, "wenn der Schaden von ihm oder einem seiner Bediensteten oder Beauftragten in Ausübung ihrer Verrichtungen vorsätzlich oder grob fahrlässig herbeigeführt worden ist". Damit ist ausdrücklich eine Gleichstellung des Verschuldens des Beförderers mit dem Verschulden der für ihn tätigen Personen vorgenommen worden.

38 Bei der Einarbeitung von Art. 4 § 5 lit. e der Haager Visby-Regeln in das Handelsgesetzbuch hat der deutsche Gesetzgeber dagegen davon abgesehen, durch einen Zusatz in § 660 Abs. 3 HGB zu bestimmen, dass das qualifizierte Verschulden der Schiffsbesatzung und der Leute des Verfrachters zum Wegfall der Haftungsbegrenzungen gemäß §§ 658, 659, 660 Abs. 1 HGB führt. Dieser Umstand rechtfertigt die Annahme, dass die Regelung des § 660 Abs. 3 HGB, die nur das qualifizierte Verschulden des Verfrachters erwähnt, dahin auszulegen ist, dass nur ein eigenes Verschulden des Verfrachters seine unbeschränkte Haftung zur Folge hat (so auch Rabe aaO § 660 HGB Rdn. 26; ders., TranspR 2004, 142, 144; Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt, 1989, S. 215 f.; ders., Seehandelsrecht, 1999, S. 332 f.; zweifelnd: Basedow, Der Transportvertrag, 1987, S. 424 f.). Die Vorschrift des § 607 Abs. 1 HGB, auf die das Berufungsgericht abgestellt hat, steht dieser Beurteilung nicht entgegen, weil sie nur die Haftung dem Grunde nach betrifft und nicht auch für die Frage maßgeblich ist, in welcher Höhe der Seefrachtführer haftet.

39 c) Handelt es sich bei dem in Anspruch genommenen Verfrachter um eine juristische Person oder - wie im Streitfall - um eine Kapitalgesellschaft, erfordert der Verlust des Rechts auf Haftungsbeschränkungen ein qualifiziertes Verschulden der Organe des Anspruchgegners, hier also des Geschäftsführers der Beklagten (vgl. BGH, Urt. v. 3.11.2005 - I ZR 325/02, TranspR 2006, 35, 37, insoweit in BGHZ 164, 394 nicht abgedruckt). Dazu hat das Berufungsgericht nichts festgestellt. Dem Vortrag des Klägers lassen sich auch keine Anhalts-

punkte für die Annahme einer den Schaden verursachenden schweren Pflichtverletzung des Geschäftsführers der Beklagten entnehmen. Insbesondere hat die Beklagte bei der Erteilung des Beförderungsauftrags ausdrücklich die Weisung erteilt, das Fahrzeug in einem Container zu transportieren. Sie konnte und durfte sich darauf verlassen, dass das von ihr beauftragte Unternehmen diese Anweisung beachten und auch ordnungsgemäß ausführen würde (vgl. Rabe, TranspR 2004, 142, 145). Insbesondere ist es ihr entgegen der von der Revisionserwiderung in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat geäußerten Auffassung nicht als schwere Pflichtverletzung zuzurechnen, dass sie darauf verzichtet hat, die Einhaltung ihrer Anweisungen in den Ver- und Umladehäfen durch einen speziell zu diesem Zweck beauftragten Agenten überwachen zu lassen. Für das vertragswidrige Verhalten ihrer Streithelferin bei der Verladung und dem Transport des Pkw braucht die Beklagte gerade nicht nach § 660 Abs. 3 HGB einzustehen.

40 III. Danach ist das Berufungsurteil auf die Revision der Beklagten teilweise aufzuheben und die Klage abzuweisen, soweit die Beklagte zur Zahlung eines über 4.371,26 € nebst Zinsen hinausgehenden Betrags verurteilt worden ist.

41 Die Kostenentscheidung beruht auf § 91 Abs. 1, § 92 Abs. 1, § 101 ZPO.

Bornkamm Pokrant Büscher

Kirchhoff Koch

Vorinstanzen:
LG Darmstadt, Entscheidung vom 13.04.2005 - 23 O 324/03 -
OLG Frankfurt in Darmstadt, Entscheidung vom 29.06.2006 - 12 U 100/05 -