

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ : nein

AGBG § 9 Cf;

ADSp § 52 Buchst. a Satz 2; HGB §§ 606, 607, 608

Die Haftungsbefreiung zugunsten des Spediteur-Frachtführers (§§ 412, 413 HGB) nach § 52 Buchst. a Satz 2 ADSp i.V. mit § 52 Buchst. c Halbs. 1 ADSp weicht nicht unangemessen zu Lasten des Auftraggebers von der seefrachtrechtlichen Haftung des Verfrachters nach §§ 606 bis 608 HGB ab und verstößt deshalb auch nicht gegen § 9 AGBG.

BGH, Urt. v. 26. Juni 1997 - I ZR 248/94 - OLG Hamburg  
LG Hamburg

**BUNDESGERICHTSHOF**  
**IM NAMEN DES VOLKES**

**URTEIL**

I ZR 248/94

Verkündet am:  
26. Juni 1997  
Führinger  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

R [REDACTED] A [REDACTED] V [REDACTED]-AG, vertreten durch den Vorstand, dieser vertreten durch den Vorsitzenden Dr. Peter C. von H [REDACTED], T [REDACTED]straße [REDACTED], W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und  
[REDACTED] -

g e g e n

C [REDACTED] T [REDACTED] GmbH, vertreten durch die Geschäftsführer Lothar H [REDACTED] und Anne H [REDACTED], An der S [REDACTED], O [REDACTED] [REDACTED],  
[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und  
Dr. v. [REDACTED] -

- 2 -

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 10. April 1997 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Erdmann und die Richter Prof. Dr. Mees, Prof. Dr. Ullmann, Starck und Pokrant

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg vom 26. Mai 1994 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

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



**JLaw – Gesetze und Urteile**  
Kostenlos  
Über 200 Gesetze  
Über 100.000 Urteile  
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin, Transportversicherer der H[REDACTED] M[REDACTED] W[REDACTED] e.G. (im folgenden: H[REDACTED]), macht gegen die Beklagte aus übergegangenem Recht Schadensersatz wegen eines Transportschadens geltend.

Die Versicherungsnehmerin der Klägerin schloß im Jahre 1989 mit der Republik Algerien einen Vertrag über die Lieferung von 150.000 Kartons Milchpulver auf der Basis "c+f Antwerpen". Den Transport von der Produktionsstätte bis zum Kaischuppen im Ladehafen Antwerpen führte H[REDACTED] in eigener Regie durch. Mit der Beförderung ab Ankunft Antwerpen bis zum algerischen Bestimmungshafen beauftragte sie die Beklagte - unter Einbeziehung der ADSp - zu einem Preis von 2,80 DM/Karton. Die Abfertigung in Antwerpen führte im Auftrag der Beklagten die Firma T[REDACTED] als fob-Spediteur durch. Mit der Verschiffung des Milchpulvers nach Algerien hatte die Beklagte die Reederei I[REDACTED] beauftragt, welche ihr von dem Schiffsmakler Paul G[REDACTED] in B[REDACTED] genannt worden war. Dieser teilte der Beklagten auch mit, daß der reguläre Kaischuppen für die Abfahrten der Reederei I[REDACTED] sich am Scheldekai 28 in Antwerpen befand. Die Beklagte gab diese Adresse daraufhin H[REDACTED] als Anlieferungsart für das Transportgut bekannt.

Im Februar 1990 lieferte H[REDACTED] für eine im März 1990 vorgesehene Verschiffung 27.360 Kartons Milchpulver an die von der Beklagten mitgeteilte Adresse. Das Transportgut wurde von der mit der Abfertigung in Antwerpen beauftragten

Spedition T[REDACTED] im Kaischuppen 28, den T[REDACTED] seinerzeit auch betrieb, zunächst zwischengelagert. Am 27. Februar 1990 kam es zu einer Sturmflut. Die Schelde wurde über Kai gedrückt, so daß die am Scheldekai gelegenen Hafenschuppen unter Wasser gerieten. Das im Schuppen 28 lagernde Milchpulver erlitt dadurch einen erheblichen Wasserschaden.

Das von der Klägerin eingeschaltete Havariekommissariat C. G[REDACTED] errechnete einen Schaden von 958.684,62 DM, den die Klägerin - neben weiteren Positionen - von der Beklagten ersetzt verlangt. Sie hat behauptet, ihre Versicherungsnehmerin in der vorgenannten Höhe entschädigt zu haben. Die Beklagte sei für den Nässeschaden verantwortlich, weil sie ein ungeeignetes Zwischenlager ausgewählt habe.

Die Beklagte ist dem entgegengetreten. Sie hat die Aktivlegitimation der Klägerin bestritten und geltend gemacht, für den eingetretenen Nässeschaden nicht verantwortlich zu sein, weil sie aufgrund der Inanspruchnahme der Dienste eines renommierten Schiffsmaklers keine Verpflichtung gehabt habe, den ihr genannten Schuppen auf seine Geeignetheit als Zwischenlager zu überprüfen. Ein Verschulden des Schiffsmaklers G[REDACTED] oder der von ihr beauftragten Spedition T[REDACTED]-[REDACTED] brauche sie sich nach § 52 lit. a ADSp nicht zurechnen zu lassen.

Das Landgericht hat durch Zwischenurteil entschieden, daß die Klage dem Grunde nach in Höhe von 958.684,22 DM gerechtfertigt ist. Das Berufungsgericht hat die Klage insoweit abgewiesen.

Mit der Revision verfolgt die Klägerin die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Nässeschaden nach § 413 Abs. 1, § 606 Satz 2 HGB verneint, weil zu ihren Gunsten die wirksame Haftungsfreizeichnung nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V. mit § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp eingreife und die Voraussetzungen für eine Haftung wegen Eigenverschuldens der Beklagten gemäß § 52 lit. b ADSp nicht festgestellt werden könnten. Dazu hat es ausgeführt:

Die Klägerin sei aktivlegitimiert, da sie an Humana insgesamt 975.426,26 DM auf den von ihrer Versicherungsnehmerin reklamierten Schaden gezahlt habe. Die Beklagte habe die Zahlung nicht mehr bestritten, nachdem die Klägerin ihr während des Verfahrens vor dem Landgericht Ablichtungen der entsprechenden Überweisungsträger zur Verfügung gestellt habe. Das versicherte Interesse habe auch noch bei H. [REDACTED] gelegen.

Die Beklagte habe nach § 413 Abs. 1 HGB zwar ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers gehabt, weil sie sich mit H. [REDACTED] über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt habe. Für den eingetretenen Nässe-schaden sei sie aber nicht ersatzpflichtig. Sie könne sich

mit Erfolg auf § 52 ADSp berufen, da die Voraussetzungen für eine uneingeschränkte Haftung nach § 51 lit. b Satz 2 ADSp nicht vorlägen. Der Schaden sei in dem von der T [REDACTED] betriebenen Kaischuppen 28 entstanden. Dieses Unternehmen sei als Dritte im Sinne von § 52 lit. a Satz 1 ADSp anzusehen, weil es sich hierbei um einen selbständigen Betrieb handele, der von der Beklagten auf eigene Rechnung zur Erfüllung eigener Vertragspflichten eingeschaltet worden sei. Für das Handeln der T [REDACTED] brauche die Beklagte nicht zu haften. Sie sei nach § 52 lit. a Satz 1 ADSp nur verpflichtet, ihre etwaigen Ansprüche gegen T [REDACTED] an die Klägerin abzutreten. Das gelte gemäß § 52 lit. c ADSp, dessen Verweisung auf § 52 lit. a Satz 2 ADSp mit § 9 AGBG vereinbar sei, auch für den Fall, daß der Spediteur nach § 413 Abs. 1 HGB hafte.

Eine Haftung der Beklagten ergebe sich auch nicht aus § 52 lit. b ADSp. Es könne nicht festgestellt werden, daß die Beklagte gegen ihre Verpflichtung, den Zwischenspediteur mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuwählen, verstoßen habe. Den Schuppen 28 am Scheldekaai in Antwerpen habe die Beklagte nicht besonders ausgewählt. Sie habe lediglich die von dem Schiffsmakler bzw. der T [REDACTED] erhaltenen Angaben an ihre Auftraggeberin weitergeleitet. Hinweise auf eine mögliche Ungeeignetheit des Schuppens 28 als Zwischenlager für das von H [REDACTED] angelieferte Milchpulver hätten der Beklagten nicht vorgelegen. Ebensowenig seien Umstände ersichtlich, die eine Erkundigungspflicht der Beklagten erforderlich gemacht hätten.

II. Diese Beurteilung hält der revisionsrechtlichen Nachprüfung im Ergebnis stand.

1. Das Berufungsgericht hat zutreffend die Aktivlegitimation der Klägerin bejaht. Es hat einen Forderungsübergang aufgrund der Zahlung der Klägerin an ihre Versicherungsnehmerin in Höhe von 975.426,62 DM sowie deshalb angenommen, weil das versicherte Interesse noch bei ihrer Versicherungsnehmerin gelegen habe. Letzteres wird von der Revisionserwiderung ohne Erfolg in Zweifel gezogen. Das Berufungsgericht hat seine Annahme, die Ware sei von H[REDACTED] auf der Basis "c+f" veräußert worden, nicht nur aus dem Klägervortrag, sondern auch aus der von der Klägerin vorgelegten Handelsrechnung (Anlage K 15) hergeleitet. Dem Inhalt der Rechnung war die Beklagte aber nicht erheblich entgegengetreten.

2. Das Berufungsgericht hat weiter angenommen, zwischen H[REDACTED] und der Beklagten sei ein Speditions- und kein Frachtvertrag zustande gekommen. Ob diese Annahme, wie die Revision geltend macht, rechtsfehlerhaft ist, bedarf im Streitfall keiner Entscheidung. Denn auch wenn der Beklagten ein Speditionsauftrag erteilt worden wäre, würde sie, was die Revision im Grundsatz auch nicht verkannt hat, ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Verfrachters haben (§ 413 Abs. 1 HGB i.V.m. § 606 HGB), weil sie sich mit der Auftraggeberin jedenfalls über einen bestimmten Satz der Beförderungskosten geeinigt hatte. Die Vorschrift des § 413 Abs. 1 HGB ist, auch wenn sie - anders als § 407 Abs. 1, § 408 Abs. 1 und § 412 Abs. 2 HGB - den (seerechtlichen) Verfrachter nicht ausdrücklich erwähnt, auf die Güterbeförderung über See anzuwenden (BGHZ 84, 257, 258; Helm in:

Groß-KommHGB, 4. Aufl., §§ 412, 413 Rdn. 7; Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht, 3. Aufl., Vor § 556 HGB Anm. II A 2). Der Spediteur, der eine solche Beförderung gegen einen bestimmten Satz der Beförderungskosten besorgt, hat deshalb ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Verfrachters. Dieser Beurteilung liegt der Gedanke zugrunde, daß es gerechtfertigt erscheint, daß derjenige, welcher sich eine bestimmte Vergütung für seine Leistung ausbedingt, auch eine selbständige Verantwortung hinsichtlich der Ausführung der Leistung zu übernehmen hat, egal, ob die Güterversendung zu Land, auf Binnengewässern oder über See erfolgen soll (vgl. BGHZ 84, 257, 259). Hat sich der Versender - wie im Streitfall - gegenüber dem Spediteur der Geltung der ADSp unterworfen, so finden diese, wenn nicht die zwingenden Vorschriften des Seefrachtrechts gemäß §§ 662 ff. HGB vorgehen (§ 2 lit. c ADSp), auch auf den Seefrachtvertrag Anwendung (Prüßmann/Rabe, aaO, Vor § 556 HGB Anm. II A 2).

3. Das Berufungsgericht hat zugunsten der Beklagten die Haftungsfreizeichnung nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp eingreifen lassen und einen Verstoß gegen § 9 AGBG verneint. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Die Auffassung des Berufungsgerichts, daß die Beklagte von der gemäß § 606 Satz 2 HGB in Betracht kommenden Haftung für den Nässeschaden nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp befreit sei, ist angesichts der im Streitfall gegebenen besonderen Umstände aus Rechtsgründen im Ergebnis nicht zu beanstanden. Die Freizeichnung der Beklagten nach den vorgenannten Bestimmungen der ADSp

verstößt entgegen der Ansicht der Revision nicht gegen die Verbotsnorm des § 9 AGBG, an der die Wirksamkeit eines Haftungsausschlusses in den Fällen des kaufmännischen Verkehrs allein zu messen ist (§ 24 Abs. 2 AGBG).

aa) Nach der Regelung des § 9 Abs. 1 AGBG sind Bestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen - wie hier den ADSp - unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Das ist im Zweifel anzunehmen, wenn eine Bestimmung mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren ist (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG) oder wenn sie wesentliche Rechte und Pflichten, die sich aus der Natur des Vertrages ergeben, so einschränkt, daß die Erreichung des Vertragszwecks gefährdet ist (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 AGBG).

bb) Ohne die Haftungsfreizeichnung nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp würde die Beklagte im vorliegenden Fall nach § 606 Satz 2 HGB, § 278 BGB für den eingetretenen Nässeschaden haften, wenn die von ihr beauftragte T. bei der Einlagerung des Milchpulvers in Antwerpen fahrlässig Sorgfaltspflichten außer Acht gelassen hätte. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hatte H. nur den Transport des Gutes von der Produktionsstätte bis zum Kaischuppen im Ladehafen zu besorgen, während die Beklagte die Beförderung ab Ankunft Seehafen bis zum algerischen Bestimmungshafen durchzuführen hatte. Die Beklagte hatte der Versenderin dementsprechend auch den Kaischuppen bekannt gegeben, zu dem die Anlieferung des Milchpulvers erfolgen sollte. Ferner hatte sie die Transintra mit

der Transportabfertigung in Antwerpen beauftragt. Mangels gegenteiliger Feststellungen des Berufungsgerichts ist unter diesen Umständen davon auszugehen, daß die Beklagte das Transportgut bereits an Land angenommen hatte. Sie mußte deshalb auch für dessen Einlagerung bis zur Verschiffung sorgen (vgl. Prüßmann/Rabe, aaO, § 561 HGB Anm. D 1; Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht, 2. Aufl., § 561 HGB Rdn. 4). Da die Beklagte mit der Einlagerung des Milchpulvers die T. [REDACTED] beauftragt hatte, ist diese als Erfüllungsgehilfe der Beklagten tätig geworden (§ 278 BGB). Denn die Beklagte hatte sich der T. [REDACTED] zur Erfüllung einer eigenen Verbindlichkeit gegenüber ihrer Auftraggeberin bedient.

Erfolgt die Annahme des Transportgutes vor der Einladung in das Schiff, so haftet der Verfrachter nach § 606 Satz 2 HGB grundsätzlich auch für die bis zur Verschiffung entstandenen Verluste und Beschädigungen (vgl. Prüßmann/Rabe, aaO, § 606 HGB Anm. D 2 c). Ein Verschulden seiner Gehilfen - insbesondere der (rechtlich und wirtschaftlich selbständigen) Kaibetriebe, Lagerhalter und fob-Spediteure -, deren er sich bei der Erfüllung seiner Vertragspflichten bedient, muß sich der Verfrachter daher nach § 278 BGB wie eigenes Verschulden zurechnen lassen (vgl. Prüßmann/Rabe, aaO, § 607 HGB Anm. B 1 b; Schlegelberger/Liesecke, aaO, § 607 HGB Rdn. 1; Kronke, TranspR 1988, 89, 92).

cc) Die Haftungsfreizeichnung nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp weicht von der gesetzlichen Haftung gemäß den Bestimmungen der § 606 Satz 2 HGB, § 278 BGB, die hier aufgrund der fehlenden Ausstellung eines

Konnossements (vgl. § 662 Abs. 1 HGB) dem dispositiven Recht angehören, zwar dadurch ab, daß - anstelle der dort vorgesehenen vollen Haftung des Verfrachters ohne Verschuldensnachweis, jedoch mit der Möglichkeit des Entlastungsbeweises - der Verfrachter nach § 52 lit. a Satz 1 ADSp grundsätzlich nur verpflichtet ist, seine etwaigen Ansprüche gegen den Dritten, bei dem der Schaden eingetreten ist, an den Auftraggeber auf dessen Verlangen abzutreten. Gleichwohl kann die im vorliegenden Rechtsstreit in Frage stehende Haftungsfreizeichnung nicht als eine den Vertragspartner der Beklagten unangemessen benachteiligende Regelung angesehen werden.

b) Nach § 24 Satz 2 Halbs. 2 AGBG ist bei der Beurteilung, ob eine in Allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltene Klausel wegen Verstoßes gegen § 9 AGBG unwirksam ist, auf die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche angemessen Rücksicht zu nehmen. Dementsprechend kann auch die Branchenüblichkeit einer seit langem geübten Haftungsfreizeichnungspraxis bei der Bestimmung des Maßstabes für die Inhaltskontrolle nach § 9 AGBG, der angesichts seines generalklauselartigen Charakters von vornherein einen Wertungsspielraum für branchentypische Differenzierungen zuläßt, Berücksichtigung finden. Daraus folgt, daß besondere Interessen und Bedürfnisse eine im nichtkaufmännischen Verkehr unzulässige Klausel unter Kaufleuten - wenn auch nur in Ausnahmefällen - als angemessen erscheinen lassen können, es sei denn, der Klauselverwender versucht mißbräuchlich, einseitig eigene Interessen auf Kosten des Vertragspartners durchzusetzen, ohne dessen Belange hinreichend zu berücksichtigen (vgl. BGHZ 89, 206, 210 f.; 90, 273, 278; 103, 316, 329).

Im Streitfall ist davon auszugehen, daß im Seehandelsrecht bei Fallgestaltungen der vorliegenden Art eine Haftungsfreizeichnung handelsüblich ist.

aa) Für den Seefrachtverkehr ist - wenn ein Konnossement ausgestellt wurde - in § 662 Abs. 1 HGB zwar bestimmt, daß (u.a.) die Verpflichtungen des Verfrachters aus den §§ 606 bis 608 HGB (Schadensersatzpflicht) nicht im voraus durch Rechtsgeschäft ausgeschlossen oder beschränkt werden können. Diese grundsätzlich zwingende Haftungsregelung zu Lasten des Verfrachters beschränkt sich jedoch auf den Zeitraum von der Einladung der Güter bis zu deren Ausladung, wie sich aus § 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB ergibt. Aufgrund dieser Bestimmung ist der Verfrachter berechtigt, sich durch Vereinbarung mit seinem Auftraggeber von einer Haftung für Landschäden, die von seinen Erfüllungsgehilfen verursacht werden, freizzeichnen. Soweit eine Freizeichnung möglich ist, wird davon in den Konnossementen seit jeher auch regelmäßig Gebrauch gemacht (sogenannte Landschadensklauseln). Ihre Rechtfertigung findet die Haftungsfreizeichnung darin, daß die Güter vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausladung sich häufig nicht in der Obhut des Verfrachters befinden, sondern in derjenigen eines selbständigen Dritten, auf den der Verfrachter meistens keinen unmittelbaren Einfluß hat. Er ist daher in den in § 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB genannten Zeiträumen kaum in der Lage, dafür zu sorgen, daß das Transportgut keinen Schaden erleidet (vgl. OLG Hamburg TranspR 1997, 109, 111; Prüßmann/Rabe, aaO, § 606 HGB Anm. D 2 c; Schlegelberger/Liesecke, aaO, § 663 HGB Rdn. 5 f.; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl., S. 279). Die Haftungsfreizeichnung des Verfrachters in Konnossementen ist aber

nicht nur seit Jahrzehnten im nationalen, sondern auch im internationalen Seefrachtverkehr branchenüblich; sie hat überdies Eingang in das Internationale Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Haager Regeln = IUK) vom 25. August 1924 gefunden.

Rechtsprechung und Schrifttum sind bislang nahezu einheitlich von der grundsätzlichen AGBG-Konformität der sog. Landschadensklauseln ausgegangen (vgl. OLG Hamburg TranspR 1992, 25 ff. und 1997, 109, 111; LG Hamburg TranspR 1994, 159, 162; Rabe, TranspR 1987, 125, 126 f.; Palandt/Heinrichs, BGB, 55. Aufl., Vorbem. v. § 8 AGBG Rdn. 10; Prüßmann/Rabe, aaO, § 606 HGB Anm. D 2 c m.w.N. aus der ält. Rspr.; offengelassen in BGH, Urt. v. 30.11.1992 - II ZR 261/91, TranspR 1993, 248, 249). Im Streitfall sind keine Anhaltspunkte zutage getreten, die Zweifel an der Wirksamkeit der Klausel begründen könnten.

bb) Die sich aus § 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB ergebende Berechtigung zur Freizeichnung betrifft allerdings nur die Fälle, in denen ein Konnossement ausgestellt worden ist. Daran fehlt es im Streitfall. Indessen erfordert dies im vorliegenden Zusammenhang keine andere Betrachtung. Denn der Verfrachter ist im Falle der Seefrachtbeförderung ohne Konnossement von vorneherein insofern freier gestellt, als er nicht der zwingenden Haftung unterliegt (vgl. § 662 Abs. 1 HGB). Für ihn bedurfte es daher nicht einer dem § 663 HGB entsprechenden Freizeichnungsregel. Da die Gründe für die Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für die Zeit vom Beginn des Einladens bis zur Beendigung des Ausladens aber die gleichen sind, egal, ob ein Konnossement ausge-

stellt worden ist oder nicht, ist davon auszugehen, daß die oben festgestellte Branchenüblichkeit auch in den Fällen der Nichtausstellung eines Konnossements besteht.

c) Danach weicht die im Streitfall in Rede stehende Haftungsbefreiung zugunsten der Beklagten nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V. mit § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp nicht unangemessen zu Lasten ihrer Auftraggeberin H. von der seefrachtrechtlichen Haftung des Verfrachters nach §§ 606 bis 608 HGB ab und verstößt deshalb auch nicht gegen § 9 AGBG. Angesichts der festgestellten Branchenüblichkeit gehört das Einstehenmüssen des Verfrachters für an Land eingetretene Verluste und Beschädigungen gerade nicht zu den wesentlichen Grundgedanken (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG) des Seefrachtrechts, da die Haftung des Verfrachters für von seinen Erfüllungsgehilfen verursachte Landschäden üblicherweise durch die sogenannten Landschadensklauseln ausgeschlossen ist.

Vorliegend kommt hinzu, daß die Haftungsbefreiung nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp ohnehin nicht zu einem vollständigen Anspruchsverlust von Humana gegenüber der Beklagten führt. Denn gemäß § 52 lit. a Satz 1 ADSp ist die Beklagte verpflichtet, etwaige Ansprüche gegen ihre Auftragnehmerin T., bei der der streitgegenständliche Schaden eingetreten ist, an ihre Auftraggeberin H. auf deren Verlangen abzutreten. Ferner kommt jedenfalls grundsätzlich eine eigenverantwortliche Haftung der Beklagten nach § 52 lit. b ADSp in Betracht, wenn sie ihre Pflichten bei der Auswahl des mit der Transportabfertigung in Antwerpen beauftragten Unternehmens T. schuldhaft verletzt hat (vgl. nachfolg. unter 4.). Unter diesen Umständen

den kommt den von der Revision zur Begründung des gerügten Verstoßes der in Rede stehenden Haftungsbefreiung gegen § 9 AGBG angeführten Erwägungen - Übertragung originärer Pflichten auf Dritte seitens des Spediteur-Frachtführers ohne Eigenverantwortung und Abwälzung des Risikos der Insolvenz des beauftragten Dritten auf den Vertragspartner - jedenfalls im Bereich der Seeverfrachtung keine durchschlagende Wirkung zu.

Bei dieser Beurteilung ist schließlich auch ergänzend zu berücksichtigen, daß die ADSp unter Mitwirkung aller beteiligten Wirtschaftskreise zustandegekommen sind (vgl. BGHZ 41, 151, 155) und seit nunmehr über 60 Jahren bei allen beteiligten Verkehrskreisen weitgehende Anerkennung gefunden haben (vgl. BGH, Urt. v. 9.10.1981 - I ZR 188/79, TranspR 1982, 77, 78). Die ADSp sind zu einer "allgemein geregelten Vertragsordnung", zu einer umfassenden "fertig bereitliegenden Rechtsordnung" geworden (vgl. BGHZ 17, 1, 2 m.w.N.). Das enthebt sie zwar nicht dem Anwendungsbereich des AGB-Gesetzes, führt aber dazu, auch bei Beanstandungen nur einer bestimmten einzelnen Klausel - hier der Haftungsbefreiung des Spediteur-Frachtführers nach § 52 lit. a Satz 2 ADSp i.V.m. § 52 lit. c Halbs. 1 ADSp - den jeweiligen Normzweck in der Gesamtheit der Regelung zu berücksichtigen. Es bedarf also einer umfassenden Würdigung des gesamten, dem Haftungs- und Versicherungssystem der ADSp zugrunde liegenden wirtschaftlichen Sachverhalts. Die einzelne Klausel kann nicht isoliert am Gerechtigkeitsgehalt einer Norm des dispositiven Rechts gemessen werden; vielmehr ist die beiderseitige In-

teressenlage im Zusammenhang mit dem Gesamtgefüge der ADSp zu werten. Wird aber hiervon ausgegangen, so kann bei dem ineinandergreifenden und aufeinander abgestellten Haftungssystem der ADSp mit einerseits Haftungsbeschränkungen und Beweiserleichterungen andererseits den angepaßten Vergütungen, Versicherungsbedingungen und Versicherungsprämien nicht ohne weiteres eine Inkongruenz und unangemessene Benachteiligung der verladenden Wirtschaft angenommen werden (vgl. BGH TranspR 1982, 77, 78 - betreffend die Haftungshöchstgrenze nach § 54 lit. a Nr. 2 ADSp). Für die Annahme einer Unangemessenheit bedarf es besonderer Gründe, die hier angesichts der im Seefrachtrecht bestehenden Besonderheiten gerade fehlen.

4. Die Revision wendet sich auch ohne Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, die Voraussetzungen für eine direkte Haftung der Beklagten nach § 52 lit. b ADSp lägen nicht vor, weil nicht festgestellt werden könne, daß die Beklagte schuldhaft gegen ihre Verpflichtung verstoßen habe, die Versendung der Ware mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns auszuführen (§ 408 Abs. 1 HGB). Die Revision zeigt keine Gesichtspunkte auf, die der Beklagten hätten Anlaß geben müssen, an der Zuverlässigkeit der mit der Abfertigung in Antwerpen beauftragten Spedition T[REDACTED] zu zweifeln. Die Beklagte konnte deshalb davon ausgehen, daß T[REDACTED] für das nässeempfindliche Transportgut ein geeignetes Zwischenlager auswählen würde. Eine besondere über § 408 Abs. 1 HGB hinausgehende Beaufsichtigungs- oder Nachforschungspflicht hat für die Beklagte unter den gegebenen Umständen nicht bestanden.

III. Die Revision der Klägerin war danach mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Erdmann

Mees

Ullmann

Starck

Pokrant