BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

I ZR 61/12

Verkündet am:
11. April 2013
Bürk
Amtsinspektorin
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein
BGHR: ja

ADSp Ziffer 23.1.3

Bei Abschluss eines Verkehrsvertrages über einen Multimodaltransport unter Einschluss einer Seebeförderung ist Ziffer 23.1.3 ADSp lex specialis gegenüber Ziffer 23.1.2 ADSp. Für die Anwendung von Ziffer 23.1.3 ADSp kommt es nicht darauf an, ob der Schadensort bekannt ist und auf welcher Teilstrecke - Land- oder Seebeförderung - der Schaden eingetreten ist.

BGH, Urteil vom 11. April 2013 - I ZR 61/12 - OLG Düsseldorf
LG Düsseldorf

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. April 2013 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Dr. h.c. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Koch und Dr. Löffler

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 29. Februar 2012 aufgehoben.

Die Sache wird zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

1 Die Klägerin ist mit einer Beteiligung von 60% führender Transportversicherer der L. Produktionsgesellschaft mbH in P. (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt das beklagte Speditionsunternehmen aus abgetretenem und übergegangenem Recht der Versicherungsnehmerin wegen Beschädigung von Transportgut auf Schadensersatz in Anspruch.

2 Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Beklagte im Juli 2006 zu festen Kosten mit der Besorgung des Transports mehrerer Maschinen von ihrem Unternehmenssitz zu ihrem Messestand auf einer in Chicago/USA stattfindenden Messe. Die Maschinen, zu denen auch eine Wirbelmaschine mit der Typenbezeichnung PW 65 gehörte, waren für den per Lkw und Schiff vorgese-

henen Transport zum Bestimmungsort in Holzkisten verpackt, die die Streithelferin der Klägerin im Auftrag der Versicherungsnehmerin hergestellt hatte. Für den Seetransport wurden die in Holzkisten verpackten Maschinen in einen Flat-Rack-Container gestaut, der am 21. August 2006 im Hafen von Savannah (Georgia) eintraf. Der Container wurde den amerikanischen Zollbehörden am 23. August 2006 vorgestellt, die eine Einfuhr der Holzkisten, in denen die Maschinen verpackt waren, in die USA untersagten, weil angeblich das beim Bau der Transportbehältnisse verwendete Holz nicht den Spezifikationen des US-Landwirtschaftsministeriums entsprach. Die von der Beklagten mit der weiteren Abwicklung des Transports in den USA beauftragte K. + N. Inc. informierte darüber die zur Unternehmensgruppe der Versicherungsnehmerin gehörende L. USA und bat um eine Weisung, ob die Kisten zusammen mit den Maschinen zurück nach Deutschland befördert oder die Waren aus den Kisten ausgepackt und unverpackt mit einem Tieflader zur Messe nach Chicago transportiert werden sollten.

3 Am 29. August 2006 wurden die Maschinen auf dem Zollgelände im Hafen von Savannah von Mitarbeitern der DIXIE BOX COMPANY - wer dieses Unternehmen beauftragt hatte, ist zwischen den Parteien streitig - mit Hilfe eines Gabelstaplers ausgepackt und für den Weitertransport zum Messegelände auf Tieflader verladen. Dabei wurden zwei Maschinen - darunter die Wirbelmaschine mit der Typenbezeichnung PW 65 - entweder beim Auspacken oder beim Verladen auf das Transportfahrzeug durch den eingesetzten Gabelstapler beschädigt. Noch vor Beginn der Messe gab die Versicherungsnehmerin zur Feststellung der entstandenen Schäden ein Havariegutachten in Auftrag. Der Gutachter, der die Maschinen am 5. September 2006 auf dem Messegelände besichtigte, kam in seinem Havariebericht vom 17. Oktober 2006 (Anlage K 7) zu dem Ergebnis, dass die Schäden aus einem groben und unangemessenen

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

Umgang mit dem Gut entweder vor dem Verladen oder beim Verbringen auf das Transportfahrzeug resultierten .

4 Nach Ende der Messe in Chicago übernahm die Beklagte die neu verpackte und in einem Container gestaute Wirbelmaschine PW 65 und ließ sie im Auftrag der Versicherungsnehmerin auf dem Seeweg nach Tokio/Japan transportieren, wo sie am 22. Oktober 2006 eintraf. Die Neuverpackung hatte nicht die Beklagte, sondern ein auf dem Messegelände tätiges Unternehmen vorgenommen. Als der Container am 24. Oktober 2006 im Zollverschlusslager in Tokio geöffnet wurde, stellte sich heraus, dass die Maschine während der Beförderung von Chicago nach Tokio erneut einen Schaden erlitten hatte. Über das Ausmaß der Schäden wurde wiederum ein Havariegutachten erstellt (Anlage K 8). Nach Wiedereintreffen der Maschine PW 65 in Deutschland ließ die Versicherungsnehmerin ein weiteres Gutachten erstellen, das auch Ausführungen zur Schadenshöhe enthält (Anlage K 9).

5 Die Klägerin ist der Ansicht, die Beklagte hafte für die an beiden Maschinen entstandenen Schäden unbeschränkt. Sämtliche Schäden beruhten auf einem groben und unsachgemäßen Umgang mit dem Gut durch die von der Beklagten eingesetzten Unterfrachtführer, deren Verhalten sich die Beklagte zurechnen lassen müsse. Der zweite an der Maschine PW 65 entstandene Schaden sei nicht durch einen Verpackungsmangel mitverursacht worden. Im Übrigen habe die Beklagte die Neuverpackung dieser Maschine für den Weitertransport nach Tokio in Auftrag gegeben.

6 An der Maschine PW 65, deren Marktwert bei der Übergabe zum Transport 312.554 € betragen habe, sei aufgrund der beiden Schadensereignisse ein wirtschaftlicher Totalschaden eingetreten. Der Schaden an der zweiten Maschi-

ne belaufe sich auf 6.390,04 €. Für die Schadensfeststellung habe die Versicherungsnehmerin Kosten in Höhe von 4.371,05 € aufgewandt.

7 Die Klägerin hat daher beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 323.316,09 € nebst Zinsen zu zahlen.

8 Die Beklagte hat eine bewusst leichtfertige Schadensverursachung in Abrede gestellt, weil für einen Außenstehenden nicht zu erkennen gewesen sei, dass die Maschine PW 65 nur mit Hilfe eines Krans oder erst nach Anbringen einer komplexen Holzunterkonstruktion habe bewegt werden dürfen. Sie hat zudem geltend gemacht, L. USA habe K. + N. Inc. beauftragt, die Maschinen aus den Holzkisten auszupacken und diese unverpackt auf Tiefladern zum Messegelände in Chicago weiterzubefördern. Daraufhin habe K. + N. Inc. die DIXIE BOX COMPANY mit dem Auspacken und der Verladung beauftragt. Der weitere auf dem Transport nach Tokio an der Maschine PW 65 eingetretene Schaden beruhe auf einer unzureichenden Transportverpackung, für die sie nicht einzustehen brauche. Das Verpacken der Maschine für den Weitertransport, den Abtransport vom Messegelände sowie das Stauen der Maschine in einem Container hätten der Versicherungsnehmerin oblegen. Die Beklagte hat sich zudem auf die Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp berufen.

9 Das Landgericht hat die wegen Beschädigung der Maschine PW 65 geltend gemachte Schadensersatzforderung lediglich in Höhe von 13.966,80 € für begründet erachtet. Die gegen die Abweisung der weitergehenden Klage gerichtete Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben.

10 Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin ihr bislang erfolglos gebliebenes Klagebegehren weiter.

Entscheidungsgründe:

11 A. Das Berufungsgericht hat angenommen, die Beklagte hafte gemäß §§ 452, 459, 425 Abs. 1 HGB nur für den ersten an der Maschine PW 65 entstandenen Schaden, aber auch für diesen nicht unbeschränkt, sondern lediglich in den Grenzen der Ziffer 23.1.3 ADSp. Dazu hat es ausgeführt:

12 Die Klägerin habe in Bezug auf das erste Schadensereignis im Zolllager von Savannah nicht bewiesen, dass die Beklagte oder die von dieser beauftragten Subunternehmer den Schaden im Sinne von § 435 HGB leichtfertig verursacht hätten. Der Umstand, dass die Maschine bei der Umladung von der Holzkiste auf den Tieflader von dem dabei eingesetzten Gabelstapler beschädigt worden sei, rechtfertige für sich allein nicht die Annahme einer bewussten Leichtfertigkeit des Gabelstaplerfahrers. Der eingetretene Schaden könne auch durch eine leichte Unachtsamkeit des Gabelstaplerfahrers verursacht worden sein. Der in erster Instanz zum Schadenshergang unstreitige Sachverhalt genüge ebenfalls nicht für die Annahme einer leichtfertigen Schadensverursachung. Die Beklagte habe in erster Instanz unbestritten vorgetragen, es sei für jemanden, der mit dem Konstruktionsprinzip der Maschine PW 65 nicht vertraut sei, nicht zu erkennen gewesen, dass diese Maschine nur mit Hilfe eines Krans oder erst nach Anbringen einer komplexen Holzunterkonstruktion hätte bewegt werden dürfen. Soweit die Klägerin in der Berufungsinstanz erstmals konkret vorgetragen habe, weshalb der Gabelstaplerfahrer hätte erkennen müssen, dass die Maschine nicht direkt mit Gabelstaplerzinken habe unterfasst und an-

gehoben werden dürfen, könne sie mit diesem Vortrag gemäß § 531 ZPO im Berufungsrechtszug nicht mehr gehört werden.

13 Die Beklagte habe ihre Haftung für den streitgegenständlichen Transportschaden gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp wirksam auf zwei Sonderziehungsrechte je Kilogramm begrenzt. Diese Haftungsbegrenzung ergebe sich im Streitfall allerdings nicht schon aus § 660 Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 452a HGB, weil nicht davon auszugehen sei, dass der Schaden auf der Teilstrecke des Seetransports eingetreten sei. Es greife jedoch die vertraglich vereinbarte Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp ein. Die ADSp seien wirksam in den multimodalen Frachtvertrag zwischen der Beklagten und der Versicherungsnehmerin einbezogen worden. Die für eine wirksame Haftungsbeschränkung erforderlichen Voraussetzungen nach § 449 Abs. 2 HGB seien erfüllt. Die Haftungsbegrenzung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp halte auch einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB stand, weil sie den Versender nicht entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteilige. Die Haftungsbegrenzung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp sei gegenüber der in Ziffer 23.1.2 ADSp geregelten Haftungsbeschränkung für alle multimodalen Verträge unter Einschluss einer Seebeförderung die speziellere Regelung. Hierfür spreche insbesondere der Wortlaut der Bestimmung, der keine Beschränkung auf Fälle enthalte, in denen der Schadensort unbekannt sei. Die Beklagte schulde daher für die erste an der Maschine PW 65 entstandene Beschädigung lediglich Schadensersatz in der Begrenzung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp.

14 Für den zweiten während des Transports von Chicago nach Tokio eingetretenen Schaden brauche die Beklagte dagegen nicht einzustehen. Nach den von den Parteien vorgelegten Gutachten stehe fest, dass die wesentliche Schadensursache in einer unzureichenden Verpackung der Maschine für den Transport liege. Die unzureichende Verpackung der Maschine könne der Be-

klagten nicht als Pflichtverletzung angelastet werden, weil es gemäß § 411 HGB Aufgabe des Versenders sei, die Güter transportsicher zu verpacken. Eine hiervon abweichende Vereinbarung zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten liege nicht vor.

15 B. Die Revision ist uneingeschränkt zulässig. Das Berufungsgericht hat die Revision zugelassen, um höchstrichterlich zu klären, ob die Haftungsbestimmungen der Ziffer 23 ADSp wirksam in den Vertrag einbezogen worden seien, ob Ziffer 23.1.3 ADSp einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB standhalte und in welchem Verhältnis Ziffer 23.1.2 und 23.1.3 ADSp zueinander stünden. Damit hat das Berufungsgericht keine Beschränkung der Zulassung ausgesprochen, sondern lediglich deutlich gemacht, welche Gründe für die unbeschränkte Zulassung der Revision maßgeblich waren.

16 C. Die Revision hat ganz überwiegend Erfolg. Sie führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Die Annahme des Berufungsgerichts, die Beklagte brauche mangels qualifizierten Verschuldens für den beim Auspacken der Maschine PW 65 aus der Transportkiste oder beim Verladen auf den Tieflader entstandenen Schaden nur in den Grenzen der Ziffer 23.1.3 ADSp zu haften, hat keinen Bestand . Eine Verantwortlichkeit der Beklagten für die während des Transports von Chicago nach Tokio eingetretene Beschädigung hat das Berufungsgericht dagegen mit Recht verneint.

17 I. Zur ersten Beschädigung der Wirbelmaschine PW 65

18 1. Das Berufungsgericht ist rechtsfehlerfrei von der Anwendbarkeit der Vorschriften der §§ 407 ff. HGB auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossenen Vertrag über die Besorgung des Transports

der Maschine PW 65 vom Unternehmenssitz der Versicherungsnehmerin nach Chicago ausgegangen.

19 a) Die Anwendbarkeit des deutschen Rechts auf den zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten zustande gekommenen Speditionsvertrag zu festen Kosten (§ 459 HGB) ergibt sich aus Art. 28 Abs. 4 EGBGB, der zum Zeitpunkt des Vertragsschlusses im Juli 2006 noch Gültigkeit hatte. Nach dieser Vorschrift wird bei einem Güterbeförderungsvertrag vermutet, 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 befindet und sich aus der Gesamtheit der Umstände nicht ergibt (Art. 28 Abs. 5 EGBGB), dass der Vertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist. Dies gilt auch für multimodale Frachtverträge im Sinne von § 452 HGB (BGH, Urteil vom 25. Oktober 2007 - I ZR 151/04, TranspR 2008, 210 Rn. 15 = VersR 2008, 1711 mwN). Da die Beklagte ihren Sitz in der Bundesrepublik Deutschland hat und das Transportgut auch hier verladen wurde, sind die Voraussetzungen für die Anwendung deutschen Rechts gemäß Art. 28 Abs. 4 EGBGB erfüllt. Im Streitfall spricht auch nichts dafür, dass der Vertrag zu einem anderen Staat engere Verbindungen aufweist, zumal die Versenderin (Versicherungsnehmerin) ihren Hauptsitz in Deutschland hat.

20 b) Die Beklagte hat die Besorgung der Versendung der Maschinen 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 wären, wenn für sie gesonderte Verträge geschlossen worden wären, verschiedenen

Rechtsvorschriften unterworfen gewesen. Der Transport der Maschinen per Lkw nach Bremerhaven wäre nach den §§ 407 ff. HGB zu beurteilen; dasselbe gilt gemäß Art. 28 Abs. 4 EGBGB für den Landtransport in den USA. Für den Transport per Schiff kämen die §§ 556 ff. HGB zur Anwendung. Richtet sich die Leistung eines Fixkostenspediteurs auf die Besorgung eines solchen multimodalen Transports, greift § 452 HGB ein (BGH, Urteil vom 13. September 2007 - I ZR 207/04, BGHZ 173, 344 Rn. 23).

21 Nach § 452 HGB sind die Vorschriften der §§ 407 ff. HGB nur dann einheitlich auf die gesamte Beförderungsleistung anzuwenden, wenn sich aus internationalen 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 Satz 1 HGB. Nach dieser Bestimmung 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. Der Ort der ersten Beschädigung der Maschine PW 65 ist bekannt. Der Schaden ist im Zolllager des Hafens von Savannah beim Auspacken oder Verladen der Maschine auf das für den Landtransport nach Chicago vorgesehene Transportfahrzeug entstanden.

22 c) Das Berufungsgericht hat angenommen, dieses Schadensereignis sei nicht mehr dem Seetransport, sondern dem sich daran anschließenden Landtransport zuzurechnen, so dass sich die Haftung der Beklagten nach den für das Landfrachtrecht maßgeblichen Bestimmungen der §§ 407 ff. HGB beurteile. Das lässt entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung keinen Rechtsfehler erkennen.

23 aa) Nach der Rechtsprechung des Senats endet die Seestrecke bei einem multimodalen Transport jedenfalls dann, wenn keine besonderen Umstände gegeben sind, nicht schon mit dem Löschen der Ladung, sondern erst mit dem Verladen des Gutes auf das Transportmittel, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll. Hierfür spricht vor allem, dass das Entladen des Gutes aus dem Schiff und dessen Lagerung oder Umlagerung im Hafengelände typisch für einen Seetransport mit bzw. in Containern sind und daher eine enge Verbindung zur Seestrecke aufweisen. Zudem erfolgt eine Kontrolle des Inhalts eines Containers in aller Regel nicht schon beim Ausladen aus dem Schiff, sondern frühestens zu dem Zeitpunkt, zu dem der Container aus dem Terminal entfernt werden soll (BGH, Urteil vom 3. November 2005 - I ZR 325/02, BGHZ 164, 394, 396 f.). Der Vorgang des Beladens des nächsten Transportmittels ist dagegen nicht mehr der Seestrecke, sondern vollständig der nachfolgenden Landstrecke zuzuordnen (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2007 - I ZR 138/04, TranspR 2007, 472 Rn. 21 = VersR 2008, 661; Koller, Transportrecht, 7. Aufl., § 452 HGB Rn. 15; Merkt in Hopt/Merkt, HGB, 33. Aufl., § 452 Rn. 6; Valder in Hein/ Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht, 4. Aufl., § 452a HGB Rn. 19).

24 bb) Danach erweist sich die Annahme des Berufungsgerichts, der Eintritt des ersten Schadens an der Maschine PW 65 sei der Landstrecke zuzuordnen, als rechtsfehlerfrei. Das Berufungsgericht hat mit Recht maßgeblich darauf abgestellt, dass nach den vertraglichen Vereinbarungen zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten vorgesehen war, entweder den gesamten Container oder zumindest die Maschinen in den Holzkisten, in denen diese verpackt waren, weiterzubefördern. Diese Planung ließ sich, nachdem die amerikanischen Zollbehörden die Einfuhr der Holzkisten untersagt hatten, nicht mehr umsetzen. Dies hatte zur Folge, dass auch die Maschine PW 65 aus der Holzkiste ausgepackt und ohne die Kiste auf einem Tieflader weitertransportiert werden musste.

25 Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, dass sich das Auspacken der Maschine PW 65 aus der Holzkiste bei wertender Betrachtung als Vorbereitungshandlung für den nunmehr anders als ursprünglich geplant durchzuführenden Landtransport darstellte. In dem eingetretenen Schaden hat sich gerade das mit dem Verladevorgang verbundene Schadensrisiko realisiert. Denn der Schaden beruht nach den getroffenen Feststellungen darauf, dass die Maschine direkt und ohne den zwingend erforderlichen Kufenbodenschutz mittels Gabelzinken unterfasst und angehoben wurde. Dieser Vorgang erfolgte nicht mehr im Zusammenhang mit einer Lagerung des Gutes im Hafengelände, sondern zur Vorbereitung der Verladung der Maschine auf das für die Landbeförderung vorgesehene Transportfahrzeug. Dementsprechend hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen, dass sich die Haftung der Beklagten für den streitgegenständlichen Schaden nach den §§ 407 ff. HGB beurteilt.

26 2. Der Frachtführer haftet gemäß § 425 Abs. 1 HGB für den während seiner Obhutszeit durch Beschädigung eingetretenen Schaden. Diese Voraussetzung ist in Bezug auf die erste Beschädigung der Maschine PW 65 erfüllt. Die Beklagte hat die Maschine am 1. August 2006 zur Beförderung übernommen. Der Schaden ist vor der Ablieferung am Bestimmungsort in Chicago, nämlich am 29. August 2006 im Hafengelände von Savannah, entstanden.

27 3. Gemäß § 429 Abs. 2 Satz 1 HGB ist im Falle einer Beschädigung des Gutes der Unterschied zwischen dem Wert des unbeschädigten Gutes am Ort und zur Zeit der Übernahme zur Beförderung und dem Wert zu ersetzen, den das beschädigte Gut am Ort und zur Zeit der Übernahme gehabt hätte. Nach § 431 Abs. 1 HGB ist die gemäß § 429 HGB zu leistende Entschädigung wegen Beschädigung der gesamten Sendung auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts der Sendung begrenzt. Sind nur einzelne Frachtstücke der Sendung - wie im Streitfall - beschädigt worden,

so ist die Haftung des Frachtführers begrenzt auf einen Betrag von 8,33 Rechnungseinheiten für jedes Kilogramm des Rohgewichts des entwerteten Teils der Sendung, wenn nur ein Teil der Sendung entwertet ist (§ 431 Abs. 2 Nr. 2 HGB). Sofern die Parteien in dem geschlossenen Vertrag die Geltung der ADSp wirksam vereinbart haben, sind die in diesem Regelwerk, insbesondere in Ziffer 23, vorgesehenen Haftungsbeschränkungen zu berücksichtigen.

28 Die zugunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen gelten gemäß § 435 HGB und Ziffer 27.2 ADSp nicht, wenn der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und im Bewusstsein gehandelt haben, dass ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten wird.

29 4. Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Beurteilung des Berufungsgerichts, die Beklagte könne sich auf die Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp berufen, weil die Klägerin nicht bewiesen habe, dass die Beklagte oder die von ihr beauftragten Subunternehmer den Schaden leichtfertig im Sinne des § 435 HGB verursacht hätten.

30 a) Das Berufungsgericht ist allerdings zutreffend davon ausgegangen, dass grundsätzlich der Anspruchsteller die Voraussetzungen für den Wegfall der zugunsten des Frachtführers bestehenden gesetzlichen oder vertraglichen Haftungsbegrenzungen darzulegen und gegebenenfalls zu beweisen hat. Danach trägt er die Darlegungs- und Beweislast dafür, dass der Frachtführer oder seine Leute vorsätzlich oder leichtfertig und in dem Bewusstsein gehandelt haben, es werde mit Wahrscheinlichkeit ein Schaden eintreten (st. Rspr.; vgl. nur BGH, Urteil vom 19. Juli 2012 - I ZR 104/11, TranspR 2013, 111 Rn. 18 = RdTW 2013, 99 mwN).

31 Die dem Anspruchsteller obliegende Darlegungs- und Beweislast kann jedoch dadurch gemildert werden, dass der Frachtführer angesichts des unterschiedlichen Informationsstands der Vertragsparteien nach Treu und Glauben gehalten ist, zu den näheren Umständen des Schadensfalls - soweit möglich und zumutbar - eingehend vorzutragen. Eine solche sekundäre Darlegungslast des Anspruchsgegners setzt voraus - wovon auch das Berufungsgericht ausgegangen ist -, dass der Klagevortrag ein qualifiziertes Verschulden mit gewisser Wahrscheinlichkeit nahelegt oder sich Anhaltspunkte für ein derartiges Verschulden aus dem unstreitigen Sachverhalt ergeben. Diese beim Verlust von Transportgut bestehenden Rechtsprechungsgrundsätze gelten regelmäßig auch bei einer während des Transports eingetretenen Beschädigung des Frachtgutes (vgl. BGH, Urteil vom 12. Januar 2012 - I ZR 214/10, TranspR 2012, 107 Rn. 24; Urteil vom 13. Juni 2012 - I ZR 87/11, TranspR 2012, 463 Rn. 18 = RdTW 2013, 24). Liegt ein qualifiziertes Verschulden aufgrund des Parteivorbringens nahe, muss der beklagte Frachtführer Angaben zu den näheren Umständen der Schadensentstehung machen. Er muss insbesondere mitteilen, welche Kenntnisse er über den konkreten Schadensverlauf hat und welche Schadensursachen er ermitteln konnte. Ihn trifft mithin eine Recherchepflicht (BGH, TranspR 2012, 463 Rn. 18 mwN).

32 b) Die Revision wendet sich mit Erfolg gegen die Annahme des Berufungsgerichts, der Sachvortrag der Klägerin rechtfertige nicht die Annahme einer bewussten Leichtfertigkeit der Beklagten und auch aus dem unstreitigen Sachverhalt ergäben sich keine Anhaltspunkte für ein derartiges Verschulden.

33 aa) Das Berufungsgericht hat bei seiner Beurteilung nur den erstinstanzlichen Vortrag der Klägerin berücksichtigt. Es hat gemeint, der in erster Instanz unstreitige Umstand, dass die Maschine ohne vorherige Anbringung eines zwingend erforderlich gewesenen verschubfesten Kufenbodenschutzes nicht

mittels Gabelzinken hätte unterfasst und angehoben werden dürfen, rechtfertige nicht die Annahme eines leichtfertigen Verhaltens des Gabelstaplerfahrers der DIXIE BOX COMPANY. Die Beklagte habe dazu vorgetragen, jemand, der mit dem Konstruktionsprinzip der Maschine nicht vertraut sei, habe nicht erkennen können, dass die Maschine PW 65 nur mit Hilfe eines Krans oder erst nach Anbringung einer komplexen Holzunterkonstruktion mit einem Gabelstapler hätte bewegt werden dürfen, was indiziell auch durch die Ausführungen des Sachverständigen Dipl.-Ing. P. im Gutachten vom 19. Februar 2007 (Anlage K 9) bestätigt werde. Diesem Vortrag der Beklagten sei die Klägerin erstinstanzlich nicht substantiiert entgegengetreten mit der Folge, dass dieser Sachvortrag in erster Instanz gemäß § 138 Abs. 3 ZPO als unstreitig gegolten habe.

34 Soweit die Klägerin erstmals in der Berufungsinstanz konkret vortrage, dass und warum sich dem Gabelstaplerfahrer hätte erschließen müssen, dass die Maschine nicht einfach mit Gabelstaplerzinken hätte unterfasst und angehoben werden dürfen, könne sie damit gemäß § 531 Abs. 2 ZPO im Berufungsrechtszug nicht mehr gehört werden. Aufgrund des erstinstanzlichen Vortrags der Beklagten sei dieses neue Vorbringen der Klägerin als bestritten anzusehen. Die Klägerin habe nicht dargetan, dass die Voraussetzungen, unter denen gemäß § 531 Abs. 2 ZPO neues, bestrittenes Vorbringen in der Berufungsinstanz zuzulassen sei, im Streitfall gegeben seien.

35 bb) Diese Beurteilung hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand. Das Berufungsgericht hat den erstinstanzlichen Vortrag der Klägerin zum qualifizierten Verschulden des Gabelstaplerfahrers, das sich die Beklagte gemäß § 428 HGB zurechnen lassen muss, nicht hinreichend berücksichtigt. Wäre dies geschehen, hätte das Berufungsgericht auch das zweitinstanzliche Vorbringen der Klägerin zum leichtfertigen Verhalten des Gabelstaplerfahrers seiner Entscheidung zugrunde legen müssen.

36 (1) Die Klägerin hatte bereits in erster Instanz mehrfach geltend gemacht, dass der erste an der Maschine PW 65 entstandene Schaden auf eine grobe und unsachgemäße Handhabung des Gutes im Zolllager von Savannah zurückzuführen sei. Sie hat sich dabei auch auf ein qualifiziertes Verschulden des beim Auspacken und Verladen der Maschine eingesetzten Gabelstaplerfahrers berufen und ihren Vortrag mit dem Inhalt der von ihrer Versicherungsnehmerin eingeholten Gutachten (insbesondere Anlagen K 8 und K 9) belegt. Mit diesen Gutachten hätte sich das Berufungsgericht - wie die Revision mit Recht geltend macht - im Einzelnen auseinandersetzen müssen, was nicht geschehen ist. Denn ein Privatgutachten enthält qualifizierten, urkundlich belegten Parteivortrag, der nicht übergangen werden darf (BGH, Urteil vom 8. Juli 2009 - VIII ZR 314/07, NJW 2009, 2894 Rn. 22; BGH, Beschluss vom 7. Februar 2011 - VI ZR 269/09, VersR 2011, 1202 Rn. 1 f.).

37 Aus den zum Gutachten des Sachverständigen M. gehörenden Lichtbildern (insbesondere aus den Bildern auf Seite 1 in der Mitte und auf Seite 8 unten) geht hervor, dass die Maschine PW 65 direkt auf der Holzunterlage der Verpackungskiste befestigt war. Es lag daher besonders nahe, dass die Maschine beschädigt würde, wenn sie mit Hilfe eines Gabelstaplers von der Holzunterlage angehoben würde, weil ein Zwischenraum, in dem die Maschine mit den Zinken eines Gabelstaplers hätte unterfahren werden können, nicht vorhanden war. Dies wird auch durch die zum Gutachten des Sachverständigen P. gehörenden Lichtbilder (Seite 5 f.) bestätigt.

38 (2) Hätte das Berufungsgericht den mit Privatgutachten belegten erstinstanzlichen Vortrag der Klägerin umfassend berücksichtigt, hätte es das offensichtlich für erheblich erachtete zweitinstanzliche Vorbringen der Klägerin nicht gemäß § 531 Abs. 2 ZPO zurückweisen dürfen. Die Revision weist mit Recht darauf hin, dass die Klägerin mit ihrem zweitinstanzlichen Vortrag lediglich

nochmals erläutert hat, was sich schon aus den von der Klägerin in erster Instanz vorgelegten Privatgutachten und den zu diesen Gutachten gehörenden Lichtbildern ergab. Dabei handelt es sich nicht um ein neues Angriffsmittel im Sinne von § 529 Abs. 1 Nr. 2, § 531 Abs. 2 ZPO. Neu ist ein Vorbringen, wenn es den in erster Instanz nur sehr allgemein gehaltenen Vortrag konkretisiert und erstmals substantiiert, nicht jedoch, wenn ein bereits schlüssiges Vorbringen aus der ersten Instanz - wie im Streitfall - durch weitere Tatsachenbehauptungen zusätzlich konkretisiert, verdeutlicht oder erläutert wird (BGH, Urteil vom 18. Oktober 2005 - VI ZR 270/04, BGHZ 164, 330, 333; BGH, Beschluss vom 21. Dezember 2006 - VII ZR 279/05, NJW 2007, 1531 Rn. 7 mwN).

39 Danach kann die Annahme des Berufungsgerichts keinen Bestand haben, die Klägerin habe ein qualifiziertes Verschulden des der Beklagten gemäß § 428 HGB zuzurechnenden Verhaltens des Gabelstaplerfahrers beim Auspacken oder Verladen der Maschine PW 65 im Zolllager von Savannah nicht dargelegt und ein solches ergebe sich auch nicht aus dem unstreitigen Sachverhalt.

40 II. Zur zweiten Beschädigung der Wirbelmaschine PW 65

41 1. Für den zweiten, nach Ende der Messe in Chicago an der Maschine PW 65 entstandenen Schaden braucht die Beklagte nicht gemäß § 425 Abs. 1 HGB einzustehen. Die Beschädigung ist zwar während der Obhutszeit der Beklagten eingetreten. Das Berufungsgericht hat jedoch mit Recht angenommen, dass die Beklagte gemäß § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB von der Haftung befreit ist.

42 Das Berufungsgericht hat aufgrund der von den Parteien vorgelegten Gutachten festgestellt, dass die wesentliche Schadensursache für den zweiten Schaden in einer unzureichenden Verpackung der Maschine für den Transport

von Chicago nach Tokio bestand. Sowohl das von der Versicherungsnehmerin in Auftrag gegebene Havariegutachten der C. & Co. Ltd. (Anlage K 8) als auch das von der Beklagten eingeholte Gutachten der B. & T. GmbH (Anlage B 15) seien zu dem Ergebnis gelangt, dass die Transportverpackung unzureichend gewesen sei, weil es an einer Verschraubung der Maschine mit dem Holzboden gefehlt habe, so dass sie während der Beförderung ständig im Transportbehälter (Holzkiste) habe hin- und herrutschen können. Da es gemäß § 411 HGB Aufgabe des Versenders sei, das Frachtgut transportsicher zu verpacken, stelle die unzureichende Verpackung keine Pflichtverletzung der Beklagten dar, sondern schließe deren Haftung gemäß § 427 Abs. 1 Nr. 2 HGB aus.

43 2. Gegen diese Beurteilung des Berufungsgerichts wendet sich die Revision ohne Erfolg. Sie stellt nicht in Abrede, dass der Versicherungsnehmerin die transportsicherere Verpackung der Maschine für die Beförderung von Chicago nach Tokio oblag und dass die Verpackung für diesen Transport unzureichend war. Gemäß § 427 Abs. 2 HGB wird vermutet, dass der Schaden aus einer der in § 427 Abs. 1 HGB genannten Gefahren entstanden ist, wenn dies nach den Umständen des Falles möglich sein konnte. Es ist dann Sache des Ersatzberechtigten, zu beweisen, dass der Schaden gerade nicht durch einen Verpackungsmangel verursacht wurde, der Schaden vielmehr auch bei ordnungsgemäßer Verpackung entstanden wäre (Koller aaO § 427 HGB Rn. 41).

44 Die Revision rügt, das Berufungsgericht hätte den Vortrag der Klägerin berücksichtigen müssen, die beim Transport von Chicago nach Tokio entstandenen Schäden seien durch eine raue und leichtsinnige Behandlung des Frachtgutes verursacht worden. Damit hat sie keinen Erfolg. Die Widerlegung der Vermutungsregel gemäß § 427 Abs. 2 HGB erfordert zunächst einen substantiierten Vortrag des Ersatzberechtigten. Dieser Anforderung genügt der

pauschale Hinweis der Klägerin, schadensursächlich sei ein rauer und leichtsinniger Umgang mit dem Frachtgut gewesen, in keiner Weise. Der von der Klägerin benannte Zeuge M. brauchte daher auch nicht vom Berufungsgericht vernommen zu werden.

45 D. Nach alledem kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Es ist insoweit aufzuheben, als das Berufungsgericht hinsichtlich des im Zolllager von Savannah entstandenen Schadens zum Nachteil der Klägerin erkannt hat (§ 562 Abs. 1 ZPO). Da die Beurteilung, ob die Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden im Sinne von § 435 HGB gegeben sind, dem Tatrichter obliegt, ist die Sache zur neuen Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen (§ 563 Abs. 1 Satz 1 ZPO).

46 Für das weitere Verfahren weist der Senat auf Folgendes hin:

47 Sollte das Berufungsgericht im wiedereröffneten Berufungsverfahren erneut zu der Feststellung gelangen, dass die Beklagte den ersten an der Maschine PW 65 entstandenen Schaden nicht durch ein ihr gemäß § 428 HGB zuzurechnendes qualifiziertes Verschulden des beim Auspacken und Verladen der genannten Maschine eingesetzten Gabelstaplerfahrers verursacht hat, kommt es auf die von der Revision ebenfalls angegriffene Auffassung des Berufungsgerichts an, die Beklagte könne sich auf die Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp berufen.

48 Das lässt entgegen der Ansicht der Revision allerdings keinen Rechtsfehler erkennen. Die Revision macht ohne Erfolg geltend, das Berufungsgericht habe zu geringe Anforderungen an die drucktechnische Hervorhebung der Geltung von Ziffer 23 ADSp gestellt (§ 449 Abs. 2 Satz 2 HGB). Der Revision ist

nicht darin beizutreten, dass die jeweils maßgebliche Betragsangabe in nicht zu übersehender Weise aus dem übrigen Text herausgehoben werden muss. Das kann auch dem Senatsurteil vom 23. Januar 2003 (I ZR 174/00, BGHZ 153, 308, 310) nicht entnommen werden. Es ist vielmehr erforderlich, dass die gesamte Regelung der Haftungshöchstsumme drucktechnisch auffällig gestaltet worden ist, soweit dies für das Verständnis der Abweichung von den gesetzlich vorgesehenen Haftungshöchstbeträgen erforderlich ist (Koller aaO § 449 HGB Rn. 60; Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, HGB, 2. Aufl., § 449 Rn. 35; aA MünchKomm.HGB/C. Schmidt, 2. Aufl., § 449 Rn. 21). Dem ist im Streitfall genügt.

49 Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass im Streitfall die Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp zur Anwendung kommt. Nach Ziffer 23.1 ADSp ist die Haftung des Spediteurs bei Verlust oder Beschädigung des Gutes (Güterschäden) grundsätzlich der Höhe nach begrenzt. Sofern der Schaden an dem Gut während des Transports mit einem Beförderungsmittel eingetreten ist, bestimmt Ziffer 23.1.2 ADSp, dass die Haftung - abweichend von Ziffer 23.1.1 ADSp - auf den für diese Beförderung gesetzlich festgelegten Haftungshöchstbetrag begrenzt ist. Liegt der Inanspruchnahme des Spediteurs ein Verkehrsvertrag über eine Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln unter Einschluss einer Seebeförderung zugrunde, so ist die Haftung für einen Güterschaden nach Ziffer 23.1.3 ADSp auf zwei Sonderziehungsrechte für jedes Kilogramm beschränkt.

50 Der zwischen der Versicherungsnehmerin und der Beklagten geschlossene Speditionsvertrag zu festen Kosten hat von vornherein eine Beförderung des Gutes mit verschiedenartigen Verkehrsmitteln vorgesehen, und zwar unter Einschluss einer Seestrecke. Es bestand mithin schon bei Abschluss des Verkehrsvertrags Einigkeit über die Multimodalität der Beförderung, so dass die

Versicherungsnehmerin als Auftraggeberin der Beklagten deren Haftungshöhe bei Eintritt eines Güterschadens abschätzen konnte. Anders als in Ziffer 23.1.2 ADSp wird in Ziffer 23.1.3 ADSp auch nicht darauf abgestellt, dass der Schaden während des Transportvorgangs entstanden ist, sondern darauf, dass die Parteien einen Multimodalvertrag unter Einschluss einer Seebeförderung geschlossen haben. Daher kommt es für die Anwendung der Ziffer 23.1.3 ADSp nicht darauf an, ob der Schadensort bekannt ist und auf welcher Teilstrecke - Landbeförderung oder Seebeförderung - der Schaden eingetreten ist. Entscheidend ist vielmehr, ob eine Multimodalbeförderung unter Einschluss einer Seebeförderung vereinbart wurde. Ist dies - wie hier - der Fall, ist Ziffer 23.1.3 ADSp gegenüber Ziffer 23.1.2 ADSp lex specialis (vgl. Koller aaO Ziff. 23 ADSp Rn. 5 f.; Bahnsen in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn aaO ADSp Ziff. 23 Rn. 12).

51 Das Berufungsgericht hat auch mit Recht angenommen, dass Ziffer 23.1.3 ADSp den Versender nicht unangemessen benachteiligt und daher einer Inhaltskontrolle nach § 307 BGB standhält. Diese Annahme rechtfertigt sich vor allem aufgrund der Regelung in § 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB. Danach kann die vom Frachtführer zu leistende Entschädigung wegen Verlust oder Beschädigung des Gutes durch vorformulierte Vertragsbestimmungen grundsätzlich auf einen anderen als den in § 431 Abs. 1 und 2 HGB vorgesehenen Betrag begrenzt werden, wenn dieser Betrag zwischen zwei und vierzig Rechnungseinheiten liegt. Zudem sieht § 660 Abs. 1 Satz 1 HGB eine Haftungsbeschränkung auf zwei Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter vor. Die Haftungsbegrenzung

gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp liegt mithin im Rahmen von gesetzlich vorgesehenen Haftungsbeschränkungen und begegnet daher keinen Wirksamkeitsbedenken. Die Revision erhebt gegen die Wirksamkeit der Haftungsbeschränkung gemäß Ziffer 23.1.3 ADSp auch keine Beanstandungen.

Bornkamm Pokrant Büscher

Koch Löffler

Vorinstanzen:
LG Düsseldorf, Entscheidung vom 11.02.2011 - 39 O 178/08 -
OLG Düsseldorf, Entscheidung vom 29.02.2012 - I-18 U 68/11 -