

## **Verfahrensgang**

**OLG Hamburg, Urt. vom 10.04.2008 – 6 U 90/05, [IPRspr 2008-35](#)**

## **Rechtsgebiete**

Handels- und Transportrecht → Land- und Lufttransport (bis 2019)

Vertragliche Schuldverhältnisse → Allgemeines Vertragsrecht

## **Leitsatz**

*Steht im Rahem eines multimodalen Transportvertrags im Sinne von § 452 HGB fest, dass ein Schaden auf einer bestimmten Teilstrecke eingetreten ist, so sind gemäß § 452a HGB die auf einen hypothetischen Transportvertrag für diese Teilstrecke anwendbaren Rechtsvorschriften für die Haftung maßgebend. Das in diesem Rahmen maßgebliche Transportrecht ist nach Art. 27, 28 EGBGB zu bestimmen.*

*Im Rahmen der Anwendung des § 452a HGB ist es ohne Belang, welche Abreden die Parteien hypothetisch getroffen hätten, wenn sie über die Teilstrecke einen Einzelvertrag geschlossen hätten. Es können jedoch unter Umständen Handelsbräuche berücksichtigt werden.*

*Ein zwischen einer Schiffsbeförderung im Inland und einer Überseebeförderung während des Rangierens auf einem Hafenumschlagplatz eingetretener Schaden ist Letzterer zuzurechnen. Hierbei ist unerheblich, ob die inländische Zubringerstrecke nach Seerecht oder nach Binnenschiffahrtsrecht zu beurteilen ist.*

## **Rechtsnormen**

COGSA 1936 (USA) **§ 1304**

EGBGB **Art. 27**; EGBGB **Art. 28**

HGB **§ 450**; HGB **§ 452**; HGB **§ 452a**; HGB **§ 459**; HGB **§ 606**; HGB **§§ 606 f.**; HGB **§ 659**; HGB **§ 660**  
VVG **§ 67**

## **Sachverhalt**

Die Kl. macht aus übergegangenem Recht Ansprüche aus einem Transportschaden geltend.

Die Kl. war jedenfalls 2003 alleiniger Transportversicherer der E.-Firmengruppe, zu der auch die E. Maschinenfabrik GmbH gehört (im Folgenden: Versicherungsnehmerin). Die ebenfalls zur E.-Firmengruppe gehörende Werkzeugmaschinenfabrik Z. GmbH veräußerte im Jahr 2004 eine Werkzeugmaschine sowie eine dazugehörige Kühleinrichtung an die Firma E. LLC in den USA. Die Versicherungsnehmerin beauftragte die Bekl. mit dem Transport der Maschine mit Kühleinrichtung (im Folgenden: Maschine) zur Empfängerin in den USA. Die Bekl. übernahm die Maschine vollständig und beschädigungsfrei gegen reine Quittung. Nach Transport von Z. nach H./Deutschland per Lkw beauftragte die Bekl. die Nebenintervenientin zu 1) mit dem Transport von H. nach N./USA. Daraufhin wurde die Maschine auf einem von der Nebenintervenientin zu 2) betriebenen Containerterminal beschädigt.

Das LG Hamburg hat der Klage durch Urteil stattgegeben. Hiergegen richtet sich die Berufung der Bekl., jedoch nur teilweise erfolgreich.

## **Aus den Entscheidungsgründen:**

*(Randnummern der IPRspr-Redaktion)*

[1] II. Die Berufung der Bekl. ist zulässig, aber nur in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang begründet. Die Kl. hat dem Grunde nach einen auf sie übergegangenen Anspruch, der aber nach § 660 HGB der Höhe nach auf 51 450 Sonderziehungsrechte beschränkt ist.

[2] Im Einzelnen:

[3] Die Kl. ist Inhaberin des geltend gemachten Anspruchs. Dabei kann dahinstehen, ob ein Anspruchsübergang nach § 67 VVG stattgefunden hat. Der Senat geht allerdings – wie das LG – davon aus,

dass die Kl. alleiniger Transportversicherer der E.-Gruppe ist. Die von der Kl. vorgelegte Versicherungsbestätigung vom 20.12.2002 bezieht sich zwar nur auf das Jahr 2003. Es war aber eine dreimonatige Kündigungs- und Verlängerungsklausel vorgesehen, wobei eine Kündigung des Versicherungsvertrags von keiner Seite vorgetragen worden ist. Die Kl. hat allerdings die – von der Bekl. bestrittene – Schadensregulierung nicht belegt oder unter Beweis gestellt. Soweit sich das LG auf [den entsprechenden Nachweis] bezieht, ergibt sich hieraus nur, dass Abtretungserklärungen vorliegen, nicht aber eine Schadensregulierung durch die Kl. Die Aktivlegitimation der Kl. ergibt sich aber aus den als Anlagen ... vorgelegten Abtretungserklärungen. Auch hier hat die Bekl. zwar zunächst bestritten, dass diese von insoweit vertretungsberechtigten Personen unterzeichnet worden seien. Nachdem die Kl. auf Seite 2 des Schriftsatzes vom 10.1.2005 näher vorgetragen hat, ist die Bekl. auf das Bestreiten nicht zurückgekommen. Die Bekl. hat die Feststellung des LG, die Kl. sei aktivlegitimiert, in der Berufungsbegründung auch nicht angegriffen, sodass jedenfalls in der zweiten Instanz davon auszugehen ist, dass die Aktivlegitimation der Kl. unstreitig sein soll. Der Anspruch der Kl. beruht auf §§ 606 f., 659, 660 I HGB. Maßgebend ist deutsches Seefrachtrecht. Dies beruht auf folgenden Erwägungen: Die Versicherungsnehmerin und die Bekl. haben einen Multimodalvertrag im Sinne von § 452 HGB abgeschlossen. Da die Bekl. unstreitig ‚mit dem Transport‘ beauftragt war, handelt es sich um einen Fracht- und nicht um einen Speditionsvertrag (wobei die Bekl. dann – da feste Kosten vereinbart waren – im selben Umfang nach § 459 HGB haften würde). Dabei kommt es nicht darauf an, ob die Bekl. den Transport der Maschine ab Z./Deutschland (so die Kl.) oder ab H./Deutschland (so die Bekl.) durchführen sollte. Jedenfalls musste auch bei einem Transport ab H./Deutschland die Beförderung mit verschiedenen Beförderungsmitteln erfolgen. Es mussten nämlich in jedem Fall ein Seetransport nach N./USA und ein Landtransport von dort nach Michigan erfolgen. Auf diesen Multimodalvertrag ist gemäß Art. 28 I und IV EGBGB deutsches Recht anzuwenden, weil zum einen der Beförderer (die Bekl.) ihren Hauptsitz in Deutschland hat (O.), zum anderen aber auch der Absender (die Versicherungsnehmerin, nämlich in S.), und sich ferner der Verladeort in Deutschland befindet (ob nun H. oder Z./Deutschland).

[4] Da der Schadensort feststeht, sind gemäß § 452a HGB die auf die hypothetische Teilstrecke anwendbaren Rechtsvorschriften für die Haftung der Bekl. maßgebend. Es kommt schon nach dem Wortlaut der Vorschrift darauf an, welchen gesonderten Vertrag die Vertragsparteien (also die Versicherungsnehmerin und die Bekl.) geschlossen hätten (vgl. dazu auch BGH, TranspR 2007, 472, 474, Rz. 16 ([IPRspr 2007-42](#))). Es ist in jedem Fall deutsches Recht anwendbar, ohne dass es in diesem Zusammenhang schon darauf ankommt, was man genau als Teilstrecke ansieht. Wenn man (wie das LG) nur den Transport auf dem Kaigelände in B./Deutschland als (eigenständige) Teilstrecke ansieht, findet der gesamte Transport in Deutschland statt. Beide Vertragsparteien haben ihren Sitz in Deutschland, sodass irgendein Anknüpfungspunkt zu ausländischem Recht nicht besteht. Wenn man als maßgebliche Teilstrecke die Beförderung auf dem Wasser annimmt, ist ebenfalls deutsches Recht anwendbar, und zwar unabhängig davon, ob man den Transport von H./Deutschland nach N./USA als eine alleinige Teilstrecke ansieht oder den Transport von H. nach B./Deutschland als eine Teilstrecke und den Transport von B./Deutschland nach N./USA als eine weitere Teilstrecke. In allen Fällen gilt Art. 28 IV EGBGB, weil der Beförderer (die Bekl.) ihren Sitz in Deutschland hat und auch der Absender (die Versicherungsnehmerin). Außerdem befindet sich in allen Fällen der Verladeort in Deutschland (ob nun H. oder B.). Nach deutschem Recht sind die Vorschriften des Seefrachtrechts anwendbar, weil die Beförderung auf dem Kaigelände in B. nicht als eigenständige Teilstrecke anzusehen ist, sondern als Teil der Seestrecke. Die Entscheidung des LG entspricht zwar der alten Rechtsprechung des Senats (Urt. vom 1.8.2003 – 6 U 178/03, TranspR 2004, 402 ([IPRspr 2004-45](#))). Diese Rechtsprechung ist aber durch die Entscheidung des BGH vom 18.10.2007 (TranspR 2007, 472) überholt. Die Kriterien, die das LG für eine Bewertung der Beförderung auf dem Kaigelände als eigenständige Teilstrecke herangezogen hat (Länge der Strecke, Gewicht der Maschine, Aufwand [Kran, Mafi-Trailer]) lagen auch in dem Fall vor, den der BGH in der zitierten Entscheidung zu beurteilen hatte. Der BGH – dem der erkennende Senat folgt – hat auch unter diesen Umständen den Transport auf dem Kaigelände nicht als eigenständige Teilstrecke bewertet, sondern der Seestrecke zugeordnet. Der BGH hat dabei ausgeführt, dass das Löschen sowie die Lagerung und etwaige Umlagerung des Transportguts im Hafengelände gerade für einen Seetransport mit bzw. in Containern charakteristisch sind. Sie weisen dementsprechend eine enge Verbindung zur Seestrecke auf. Diese Überlegungen sind auf den vorliegenden Fall übertragbar. In dem vom BGH entschiedenen Fall entstand der Schaden zwar nicht – wie hier – am Verladeort, sondern am Entladeort. Die zusätzlich vom BGH verwendeten Argumente (dass nämlich das Transportgut beim Entladen aus dem Schiff regelmäßig nicht

auf mögliche Schäden hin untersucht werde und dass der Verfrachter wegen § 606 Satz 2 HGB regelmäßig den Besitz an dem Transportgut erst mit Zustimmung des legitimierten Empfängers aufgeben, den er in den Stand versetzen müsse, den Besitz über das Gut auszuüben, wobei diese Voraussetzung mit dem Löschen der Ladung regelmäßig noch nicht erfüllt sei) passen zwar bei einer Schadensentstehung am Verladeort nicht. Das o. zit. Hauptargument des BGH ist aber auch in Fällen wie dem vorliegenden einschlägig.

[5] In diesem Zusammenhang kommt es nicht darauf an, ob man die Strecke von H./Deutschland nach N./USA als einheitliche Teilstrecke ansieht oder ob man die Strecken von H. nach B./Deutschland und von B. nach N./USA als zwei Teilstrecken ansieht. Geht man von einer einheitlichen Teilstrecke von H./Deutschland nach N./USA aus, wäre nach dem Rechtsgedanken des § 450 Nr. 2 HGB in jedem Fall Seefrachtrecht anwendbar, sodass der Unfall mitten während der Seestrecke passiert wäre. Der Senat neigt allerdings – da eine Umladung erfolgt ist – dazu, von zwei verschiedenen Teilstrecken (H. nach B./Deutschland und von dort nach N./USA) auszugehen. Auch in diesem Fall wäre der Unfall aber der Seestrecke zuzurechnen, sodass es nicht auf die zwischen den Parteien streitige Frage ankäme, ob die Strecke H. nach B./Deutschland überwiegend auf Binnengewässern oder auf Seegewässern verläuft. Die Frage, bei welchen Kaibetrieben ein Umschlag erfolgt und wo und wie lange ggf. Güter vor dem Seetransport gelagert werden müssen, hängt im Wesentlichen davon ab, wo die Seeschiffe anlegen können und welchen Fahrplan sie haben. Der vorangegangene Transport mit einem Feederschiff spielt dabei die geringere Rolle. Die Abladung vom Feederschiff war im vorliegenden Fall beendet. Es ging nur um den Transport auf dem Kaiumschlaggelände. Auch in diesem Zusammenhang kann nur auf die bereits zitierte Argumentation des BGH Bezug genommen werden, dass Löschen, Lagerung und Umlagerung gerade für den Seetransport charakteristisch sind. Eine Haftungsbeschränkung nach dem US-amerikanischen Carriage of Goods by Sea Act 1936 (46 U.S.C. Appx. §§ 1300 ff.; im Folgenden COGSA) auf 500 US-Dollar *per package* (§ 1304 (5)) kommt nicht in Betracht. Da – wie ausgeführt – deutsches Recht gilt, kommt dieses Gesetz nicht unmittelbar zur Anwendung. Es ist unerheblich, ob die Nebenintervenientin in ihren vertraglichen Beziehungen zur Bekl. auf den COGSA Bezug genommen hat. Für den vorliegenden Rechtsstreit sind maßgebend die Vereinbarungen zwischen der Versicherungsnehmerin und der Bekl. Dass die Bekl. in ihren AGB den COGSA in Bezug genommen hat, ist nicht vorgetragen. Unstreitig ist jetzt (in zweiter Instanz) insoweit nur die Einbeziehung der ADSp. Auch aus den ADSp lässt sich die Geltung der Höchsthaftung nach dem COGSA aber nicht herleiten. Nr. 5.2 ADSp sieht zwar vor, dass bei Verkehrsverträgen über See- oder multimodale Transporte abweichende Vereinbarungen nach den dafür etwa aufgestellten besonderen Beförderungsbedingungen getroffen werden können. Es ist aber nicht vorgetragen, dass solche von den ADSp abweichenden Vereinbarungen zwischen der Versicherungsnehmerin und der Bekl. getroffen worden wären. Nach Nr. 2.6 ADSp ist der Spediteur zwar zur Vereinbarung der üblichen Geschäftsbedingungen Dritter befugt. Diese Klausel besagt aber nicht, dass im Verhältnis zwischen Absender und Spediteur automatisch die AGB gelten, die im Verhältnis zwischen Spediteur und (Unter-)Frachtführer gelten. Es mögen sich dabei für den Spediteur zwar Schwierigkeiten beim Regress ergeben, weil ein Spediteur (oder Hauptfrachtführer) bei Verträgen mit (oft ausländischen) Subunternehmern oft Haftungsbeschränkungen quasi akzeptieren muss (vgl. dazu *Drews*, TranspR 2003, 12, 18). Es besteht aber kein Bedürfnis, den AGB im Vertragsverhältnis Spediteur/Subunternehmer (oder Haupt-/Unterfrachtführer) automatisch auch Geltung im Verhältnis Absender/Spediteur zu verleihen. Dem Spediteur oder Hauptfrachtführer, der im Zweifel die Bedingungen kennt, zu denen er kontrahieren muss, bleibt es unbenommen, diese Bedingungen auch im Vertrag mit dem Absender zu vereinbaren.

[6] Der erkennende Senat hat bereits durch Urteil vom 11.1.2007 (TranspR 2007, 253, 255) entschieden, dass der Absender, der den Hauptfrachtführer aus Vertrag in Anspruch nimmt, sich nur die Einwendungen aus dem mit dem Hauptfrachtführer geschlossenen Vertrag entgegen halten muss, nicht auch solche aus dem Vertragsverhältnis des Hauptfrachtführers mit dem Unterfrachtführer. Der Senat hat in der zitierten Entscheidung ausgeführt, dass ein derartiger „Durchgriff“ von Haftungsbeschränkungen aus dem Vertrag zwischen Haupt- und Unterfrachtführer gegenüber dem Absender auch nicht nach Treu und Glauben geboten ist. Die Regressmöglichkeiten der dortigen Beklagten gegen die von dieser beauftragten Reederei waren angesichts der weitergehenden Haftungsbeschränkungen im Bill of Lading zwar ungünstig. Dies war der damaligen Beklagten aber schon bei dem vorangegangenen Vertragsschluss mit der damaligen Absenderin bekannt. Die damalige Beklagte hätte in den Verhandlungen auf einer

entsprechenden Anpassung der Haftungsbestimmungen bestehen oder von dem Geschäft Abstand nehmen müssen, wenn ihr das Risiko zu hoch erschien (vgl. juris Rz. 30). Der BGH hat die Nichtzulassungsbeschwerde gegen dieses Urteil durch Beschluss vom 13.3.2008 (I ZR 15/07) zurückgewiesen. Die im genannten Urteil aufgeführten Argumente sind ohne weiteres auf den vorliegenden Fall übertragbar. Auch die Argumentation der Nebenintervenientin zu 2), dass die Versicherungsnehmerin und die Bekl., wenn sie nur einen (hypothetischen) Einzelvertrag über die Seebeförderung geschlossen hätten, auch die Linienbedingungen (mit Bezug auf den COGSA) vereinbart hätten, die nach Vortrag der Bekl. und der Nebenintervenientinnen Gegenstand der zwischen der Bekl. und der Nebenintervenientin zu 1) geschlossenen Vereinbarung waren, hält der Senat nicht für durchgreifend. Nach § 452a HGB wird nicht fingiert, welche Abreden die Parteien getroffen hätten, wenn sie über die Teilstrecke einen Einzelvertrag geschlossen hätten. Es geht nur um die Frage, welche Rechtsvorschriften anwendbar wären, wenn Einzelverträge geschlossen worden wären. Es ist zu fingieren, dass zwischen den Parteien für jede Teilstrecke ein gesonderter Vertrag am Ort der Übernahme des Guts über die Teilstrecke abgeschlossen worden ist und dass keine Vorschriften abbedungen oder besondere Abreden getroffen worden sind (*Koller*, Transportrecht, 6. Aufl., § 452 Rz. 17).

[7] Der Vortrag der Bekl. und der Nebenintervenientin zu 2), dass es sich bei der Haftungsbeschränkung des COGSA um einen Handelsbrauch handelt, ist nicht hinreichend substantiiert. Die Nebenintervenientin zu 2) hat lediglich vorgetragen, dass es Handelsbrauch und Verkehrssitte im Seeverkehr nach und von Häfen in den USA sei, für diese Strecken die Anwendung des COGSA zugrunde zu legen. Entsprechende Regelungen fänden sich in wohl allen Konnossementbedingungen der Reedereien, die amerikanische Häfen bedienten. Diese Konnossementbedingungen würden ausnahmslos durch die verladende Wirtschaft akzeptiert. Mithin bestehe ein entsprechender Handelsbrauch bzw. eine entsprechende Verkehrssitte. Die Bekl. hat vorgetragen, dass die Vereinbarung des COGSA bei Schiffstransporten in die USA üblich sei. Dieser Vortrag reicht für die Begründung eines Handelsbrauchs nicht aus. Ein Handelsbrauch setzt eine verpflichtende Regel voraus, die auf einer gleichmäßigen, einheitlichen und freiwilligen Übung der beteiligten Kreise für vergleichbare Geschäftsvorfälle über einen angemessenen Zeitraum hinweg beruht und der eine einheitliche Auffassung der Beteiligten zugrunde legt (*Baumbach-Hopt*, HGB, 33. Aufl., § 346 Rz. 1). Ein maßgebendes Kriterium ist also die Freiwilligkeit. Nicht ausreichend sind daher AGB, die eine Vertragspartei der anderen stellt und die bei wirksamer Unterwerfung als Vertragsbedingung gelten (*Baumbach-Hopt* aaO Rz. 2). Dass die meisten Beteiligten eine Frage ausdrücklich regeln, schließt die Annahme eines Handelsbrauchs zwar nicht aus (BGH, NJW 1994, 659). Es können auch einzelne AGB-Klauseln zu einem Handelsbrauch werden, aber nur, wenn sie auch ohne besondere Vereinbarung oder Empfehlung freiwillig befolgt werden (*Baumbach-Hopt* aaO Rz. 12). Die Behauptungslast für einen Handelsbrauch trägt derjenige, der sich darauf beruft, hier also die Bekl. bzw. die Nebenintervenientin zu 2). Dabei muss dieser Vortrag auch ausreichend substantiiert sein (vgl. OLG Celle, NJW-RR 2000, 178). Der Sachvortrag der Nebenintervenientin zu 2) bzw. der Bekl. beschränkt sich aber darauf, dass der COGSA von Reedereien bei Seetransporten von und in die USA üblicherweise in den Linienbedingungen (Konnossementen) zugrunde gelegt und von deren Vertragspartnern akzeptiert werde. Das reicht nicht aus, weil jeder Vortrag zu einem freiwilligen Brauch, dem auch ohne entsprechende ausdrückliche Vereinbarungen gefolgt wird, fehlt.

[8] Im Übrigen käme es auch nicht darauf an, was üblicherweise zwischen Reedereien und ihren Kunden gebräuchlich ist. Maßgeblich wäre, was bei Vertragspartnern eines multimodalen Transportvertrags (an dem eine Reederei nicht direkt beteiligt ist) gebräuchlich wäre. Dazu fehlt ebenfalls jeder Vortrag.

## **Fundstellen**

### **LS und Gründe**

TranspR, 2008, 213

### **Permalink**

<https://iprspr.mpipriv.de/2008-35>

## Lizenz

Copyright (c) 2024 [Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht](#)



Dieses Werk steht unter der [Creative Commons Namensnennung 4.0 International Lizenz](#).