



# BUNDESGERICHTSHOF

## IM NAMEN DES VOLKES

### URTEIL

I ZR 138/04

Verkündet am:  
18. Oktober 2007  
Führinger  
Justizangestellte  
als Urkundsbeamtin  
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja  
BGHZ : nein  
BGHR : ja

HGB §§ 452, 452a

Bei einem multimodalen Transport unter Einschluss einer Seestrecke endet diese spätestens mit dem Beginn der Verladung des Gutes auf das Beförderungsmittel, mit dem der nachfolgende Landtransport durchgeführt werden soll (Ergänzung zu BGHZ 164, 394).

BGH, Ur. v. 18. Oktober 2007 - I ZR 138/04 - OLG Hamburg  
LG Hamburg

Der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Juni 2007 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Dr. Bornkamm und die Richter Pokrant, Prof. Dr. Büscher, Dr. Schaffert und Dr. Kirchhoff

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg, 6. Zivilsenat, vom 19. August 2004 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

- 1 Die Klägerin ist Transportversicherer der M. AG (im Weiteren: Versicherungsnehmerin). Sie nimmt die Beklagte, die von der Versicherungsnehmerin mit dem Transport von Druckmaschinen von Bremerhaven über Portsmouth/Virginia nach Durham/North Carolina beauftragt worden war, wegen der am 27. Februar 2002 im Hafen von Portsmouth eingetretenen Beschädigung einer Druckmaschine aus abgetretenem Recht auf Schadensersatz in Anspruch.

- 2 Die Kiste 405 mit der bei dem Schadensereignis beschädigten Druckmaschine befand sich während des Seetransports von Bremerhaven nach Portsmouth zusammen mit der Kiste 412 auf einem für den Umschlag benutzten sogenannten Mafi-Trailer. Nach der Ankunft in Portsmouth wurden die Kisten auf dem Trailer aus dem Schiff heraus in eine etwa 300 m entfernte Lagerhalle gezogen, um dort auf einen LKW verladen zu werden. Nach dem Lösen der Sicherungsketten und dem Verladen der Kiste 412 wurde der Trailer rangiert, um die Kiste 405 besser verladen zu können. Dabei stürzte die nicht mehr gesicherte Kiste 405 auf den Boden. An ihrem Inhalt entstand ein Schaden in Höhe von 232.673,08 €. Für eine neue Verpackung sowie zwei Schadensgutachten fielen Kosten in Höhe von 4.679 € und 5.397,25 US-Dollar an.
- 3 Die Klägerin hat die Beklagte aus ihr von der Versicherungsnehmerin und der Empfängerin abgetretenem Recht auf Zahlung von 237.352,08 € und 5.397,25 US-Dollar nebst Zinsen in Anspruch genommen.
- 4 Die Beklagte ist der Klage entgegengetreten.
- 5 Das Landgericht hat die Auffassung vertreten, die Haftung der Beklagten sei gemäß § 660 Abs. 1 HGB auf zwei Rechnungseinheiten je Kilogramm Rohgewicht der Druckmaschine beschränkt, und hat der Klage daher nur in diesem Umfang stattgegeben.
- 6 Die Berufung der Klägerin hat zur Verurteilung der Beklagten gemäß dem Klageantrag geführt, da das Berufungsgericht nicht die Haftungsbeschränkung des Seefrachtrechts (§ 660 Abs. 1 HGB), sondern die für die Fracht auf der Straße maßgebliche Bestimmung des § 431 Abs. 1 HGB für anwendbar gehalten hat (OLG Hamburg TranspR 2004, 402 = VersR 2005, 428).

7 Mit ihrer (vom Senat zugelassenen) Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, das Rechtsmittel zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

8 I. Das Berufungsgericht hat die Klage für begründet erachtet und hierzu ausgeführt:

9 Die für die Anwendbarkeit deutschen Rechts erforderliche Rechtswahl sei jedenfalls darin zu erblicken, dass die Parteien auch im Berufungsverfahren ausdrücklich von seiner Geltung ausgegangen seien. Da der zwischen den Parteien geschlossene Frachtvertrag die Beförderung mit verschiedenartigen Beförderungsmitteln vorgesehen habe und der Schadensort bekannt sei, sei das deutsche Recht auch für die Ermittlung des hypothetischen Teilstreckenrechts maßgeblich.

10 Gemäß dem danach anzuwendenden § 452a Satz 1 HGB hafte der Frachtführer nach den Rechtsvorschriften, die auf einen Vertrag über eine Beförderung auf der Teilstrecke anzuwenden wären, auf der die Beschädigung eingetreten sei. Da beide Parteien davon ausgingen, dass die Beklagte durch das Ausstellen der Multimodal Transport Bill of Lading, in dem sie als Carrier bezeichnet sei, den Selbsteintritt erklärt habe, habe die Beklagte jedenfalls gemäß § 458 Satz 2 HGB die Pflichten eines Frachtführers oder Verfrachters.

- 11            Der Schaden sei schon der dem Landtransportrecht unterliegenden Teilstrecke zuzuordnen. Die Umschlagsleistung habe keinen unselbständigen Annex der Beförderung über See, sondern als ortsbezogene Güterbeförderung gemäß der mit der gesetzlichen Regelung des multimodalen Transports verfolgten Intention eine selbständige Teilstrecke dargestellt. Zum einen habe es sich um Beförderung gehandelt, da für das Beladen des LKW eine Strecke von mehreren hundert Metern habe zurückgelegt werden müssen. Zum anderen habe die Umladephase wegen ihres besonderen Aufwandes auch eigenes Gewicht besessen; denn die Kisten seien zu kranen gewesen und hätten zudem wegen ihres Gewichts und ihrer Abmessungen auf Mafi-Trailern transportiert werden müssen, wobei die besonderen Anweisungen der Versicherungsnehmerin für Kranung und Laschung zu berücksichtigen gewesen seien. Im Übrigen sei der Schaden jedenfalls in einer Phase eingetreten, die nicht mehr dem Löschen aus dem Schiff, sondern dem Beladen des LKW zuzurechnen sei. Insoweit sei zu berücksichtigen, dass nicht nur der Trailer bereits das Schiff verlassen habe, sondern auch schon die an den beiden Kisten angebrachten Ketten gelöst gewesen seien, die erste Kiste vollständig auf den LKW verladen worden und der Schaden eingetreten sei, weil der Trailer nochmals rangiert worden sei, um die zweite Kiste besser auf dem LKW verladen zu können.
- 12            Ein entsprechender Sachverhalt wäre allerdings bislang abweichend eingeordnet worden, wenn die Versicherungsnehmerin die Beklagte nur mit der Durchführung eines Seetransports von Bremerhaven nach Portsmouth beauftragt hätte. Unabhängig davon, ob diese Beurteilung beim "einfachen" Seefrachtvertrag auch künftig noch so vorzunehmen sei, sei jedenfalls im Streitfall nach der Einführung der Vorschriften über den multimodalen Vertrag eine abweichende Abgrenzung geboten.

- 13 Aus der Klausel 8.3 der Multimodal Transport Bill of Lading ergebe sich keine abweichende Haftungsregelung, da der dort angegebene, von § 431 HGB abweichende Betrag nicht in drucktechnisch deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben sei. Der eingetretene Schaden liege noch innerhalb des Haftungsrahmens des § 431 Abs. 1 HGB.
- 14 II. Die gegen diese Beurteilung gerichtete Revision der Beklagten hat keinen Erfolg. Das Berufungsgericht hat mit Recht angenommen, dass die Beklagte, die die Beförderung der beim Ladevorgang am 27. Februar 2002 beschädigten Druckmaschine im Wege des Selbsteintritts ausgeführt hat, den von der Klägerin aus abgetretenem Recht geltend gemachten Schaden gemäß § 425 Abs. 1, §§ 426, 428 Satz 2, § 429 Abs. 2 und 3, §§ 430, 431 Abs. 1 und 4, § 452 Satz 1 und 2, § 452a Satz 1, §§ 453, 458 Satz 1 und 2 HGB in voller Höhe zu ersetzen hat.
- 15 1. Das Berufungsgericht ist, ohne darauf ausdrücklich einzugehen, von der Zuständigkeit der deutschen Gerichte sowie - unter Heranziehung des Art. 27 EGBGB - von der Anwendbarkeit des deutschen Sachrechts ausgegangen. Diese Beurteilung wird von den Parteien nicht angegriffen und lässt jedenfalls im Ergebnis keinen Rechtsfehler erkennen.
- 16 Nicht zu entscheiden ist in diesem Zusammenhang die Frage, ob die Rechtswahl, die die Parteien eines multimodalen Frachtvertrages in Bezug auf diesen getroffen haben, auf die hypothetischen Teilstreckenverträge 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; Valder in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht, 4. Aufl., Erg-Lfg. 1/07,

§ 452a HGB Rdn. 19; Ruß in HK-HGB, 7. Aufl., § 452a Rdn. 4; 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, Transportrecht, 6. Aufl., § 452 Rdn. 1a und § 452a HGB Rdn. 5; Rabe, Seehandelsrecht, 4. Aufl., Anh. § 656 Rdn. 25 f.; ders., TranspR 1998, 429, 432 ff.; Drews, TranspR 2003, 12, 15 f.; Mast, Der multimodale Frachtvertrag nach deutschem Recht, 2002, S. 204 f.). Für den Fall, dass eine entsprechende Rechtswahl nicht anzunehmen oder unzulässig wäre, folgte die Anwendbarkeit des deutschen Rechts daraus, dass sowohl die Versicherungsnehmerin als auch die Beklagte, auf deren vertragliche Beziehung insoweit abzustellen ist (vgl. OLG Dresden TranspR 2002, 246; Fremuth in Fremuth/Thume aaO § 452a HGB Rdn. 8 f.; Koller aaO § 452a HGB Rdn. 5; Valder in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien aaO § 452a HGB Rdn. 9 ff., 12; Mast aaO S. 102 ff., 108 f.), ihre Hauptniederlassung jeweils in Deutschland haben und auch nichts dafür spricht, dass der hier in Rede stehende hypothetische Teilstreckenvertrag engere Verbindungen mit einem anderen Staat aufweist (Art. 28 Abs. 4 Satz 1, Abs. 5 EGBGB; vgl. BGH, Urt. v. 29.6.2006 - I ZR 168/03, NJW-RR 2006, 1694 Tz. 15 = TranspR 2006, 466).

17

2. Das Berufungsgericht ist von einem multimodalen Transport unter Einschluss einer Seestrecke (§ 452 Satz 1 und 2 HGB) und wegen des bekannten Schadensorts von der Anwendbarkeit des § 452a Satz 1 HGB ausgegangen. Auch diese Beurteilung lässt keinen Rechtsfehler erkennen. Allerdings wird zum Teil in der Literatur bei einem Umschlag zwischen dem Beladen und dem Entladen einerseits und der Landphase andererseits unterschieden und auf diese ausschließlich § 452 HGB angewandt (Herber, TranspR 2006, 435, 438). Diese Auffassung erleichtert zwar die Rechtsanwendung. Sie lässt sich aber mit dem System der §§ 452 ff. HGB und insbesondere damit nicht vereinbaren, dass

§ 452 HGB ersichtlich davon ausgeht, dass sich jeder Multimodaltransport vollständig in Teilstrecken i.S. des § 452a HGB zerlegen lässt (Koller aaO § 452 HGB Rdn. 15 Fn. 47).

18           3. Das Berufungsgericht hat angenommen, dass die Druckmaschine nicht auf der Seestrecke, sondern erst auf der anschließenden Landstrecke beschädigt worden ist. Die Haftung der Beklagten sei daher nicht gemäß § 660 Abs. 1 HGB auf zwei Rechnungseinheiten je Kilogramm Rohgewicht beschränkt. Hiergegen wendet sich die Revision im Ergebnis ohne Erfolg.

19           a) Allerdings ist in dem Verbringen des Transportguts nach dem Ausladen aus dem Schiff innerhalb des Hafens zu dem LKW, mit dem der Weitertransport erfolgen sollte, entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts keine eigenständige (Land-)Teilstrecke zu sehen. Dies hat der Senat - zeitlich nach dem Berufungsurteil - für den Regelfall entschieden (BGHZ 164, 394, 396 f.). Auch die Umstände des Streitfalls - Verbringen des Transportguts auf einem Mafi-Trailer innerhalb des Hafengeländes über eine Strecke von ca. 300 m - legen keine andere Beurteilung nahe. Dennoch hat die angefochtene Entscheidung Bestand. Denn das Frachtgut ist hier - anders als in dem der Entscheidung BGHZ 164, 394 zugrunde liegenden Fall - nicht vor, sondern bei seiner Verladung auf den LKW, mit dem es weitertransportiert werden sollte, beschädigt worden. Der Verladevorgang ist aber nicht mehr der Seestrecke, sondern schon der sich daran anschließenden Landstrecke zuzuordnen. Insofern bedarf die in der Entscheidung BGHZ 164, 394 getroffene Aussage, die Seestrecke ende erst mit der Verladung des Gutes auf das Transportmittel, mit dem es aus dem Hafen entfernt werden soll, der Präzisierung.

20 Bei der Annahme, dass die Seestrecke nicht schon mit dem Ausladen des Gutes aus dem Schiff endet, hat sich der Senat von folgenden Erwägungen leiten lassen, die indessen für den hier in Rede stehenden Vorgang des Beladens des nächsten Transportmittels keine Geltung beanspruchen können: Das Löschen sowie die Lagerung und etwaige Umlagerung des Transportguts im Hafengelände seien gerade für einen Seetransport mit bzw. in Containern charakteristisch; sie wiesen dementsprechend eine enge Verbindung zur Seestrecke auf. Außerdem werde das Transportgut beim Entladen aus dem Schiff regelmäßig nicht auf mögliche Schäden hin untersucht; eine solche Untersuchung erfolge frühestens zu dem Zeitpunkt, zu dem das Transportgut aus dem Terminal entfernt werden solle. Schließlich schulde der Verfrachter beim Seefrachtvertrag gemäß § 606 Satz 2 HGB die Ablieferung des Gutes und gebe den Besitz an dem Transportgut regelmäßig erst mit Zustimmung des legitimierten Empfängers auf, den er in den Stand versetzen müsse, den Besitz über das Gut auszuüben; diese Voraussetzung sei mit dem Löschen der Ladung regelmäßig noch nicht erfüllt (vgl. BGHZ 164, 394, 396 f.).

21 Rechtfertigen es diese Erwägungen, Vorgänge noch der Seestrecke zuzuordnen, denen das Transportgut im Anschluss an das Ausladen innerhalb des Hafengeländes unterzogen wird, gilt dies nicht für den Vorgang des Beladens des nächsten Transportmittels. Dieser einheitliche Vorgang ist nicht mehr der Seestrecke, sondern vollständig der nachfolgenden Landstrecke zuzurechnen (ebenso Koller aaO § 452 HGB Rdn. 15; Merkt in Hopt/Merkt, HGB, 32. Aufl., § 452 Rdn. 6; Valder in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien aaO § 452 HGB Rdn. 36; Mast aaO S. 111).

22 b) Unerheblich ist in diesem Zusammenhang der Vortrag der Beklagten, der von ihr mit der Reederei abgeschlossene Seefrachtvertrag über die Kisten

habe deren Beförderung von "Bremerhaven bis FOT Portsmouth Pier" umfasst, so dass die Reederei die Kisten auf dem Terminal in Portsmouth auch noch auf den LKW für den nachfolgenden Landtransport zu verladen gehabt habe. Denn auch insoweit ist gemäß § 452a Satz 1 HGB nicht auf diesen Vertrag, sondern auf einen hypothetischen Teilstreckenvertrag zwischen den Parteien des Multimodalvertrages abzustellen (vgl. OLG Dresden TranspR 2002, 246; Fremuth in Fremuth/Thume aaO § 452a HGB Rdn. 9; Valder in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien aaO § 452a HGB Rdn. 13; Koller aaO § 452a HGB Rdn. 5 m.w.N. in Fn. 21).

23           c) Die Druckmaschine ist allerdings nicht erst beim Hochziehen auf den LKW, sondern bereits zuvor beim Rangieren des Trailers zu Boden gestürzt. Dieser Umstand steht jedoch nicht der Annahme entgegen, dass der streitgegenständliche Schaden erst beim Verladen der Maschine auf den LKW eingetreten ist. Entscheidend ist in diesem Zusammenhang, dass sich in dem Schaden das mit dem Verladevorgang verbundene Schadensrisiko realisiert hat. Denn der Schaden beruht nach den getroffenen Feststellungen darauf, dass die Ketten, mit denen die Kiste 405 mit der Druckmaschine während des vorangegangenen Transports auf dem Mafi-Trailer befestigt gewesen war, bereits gelöst worden waren, um das Hochziehen der Kiste auf den LKW zu ermöglichen, als der Trailer mit der nunmehr nicht mehr gesicherten Kiste nochmals rangiert wurde, um diese besser auf den LKW verladen zu können.

24           4. Keinen rechtlichen Bedenken unterliegt schließlich die - auch von der Revision nicht beanstandete - Beurteilung des Berufungsgerichts, die Haftung der Beklagten sei nicht gemäß der Klausel 8.3 ihrer Multimodal Transport Bill of Lading summenmäßig beschränkt, weil die dort vorgesehene Haftungsbeschränkung entgegen § 449 Abs. 2 Satz 2 Nr. 1 HGB nicht in drucktechnisch

deutlicher Gestaltung besonders hervorgehoben gewesen sei (vgl. BGHZ 153, 308, 310 f.).

25 III. Danach ist die Revision der Beklagten mit der Kostenfolge aus § 97 Abs. 1 ZPO zurückzuweisen.

Bornkamm

Pokrant

Büscher

Schaffert

Kirchhoff

Vorinstanzen:

LG Hamburg, Entscheidung vom 01.08.2003 - 420 O 34/03 -

OLG Hamburg, Entscheidung vom 19.08.2004 - 6 U 178/03 -