

Läßt man für die Einbeziehung Kenntnis des Gegners genügen und kann diese auch durch einen Vermerk auf dem Geschäftspapier (etwa: »Wir arbeiten nach den ADSp«) herbeigeführt werden, so müßte die »qualifizierte Information« auch in der Weise gegeben werden können, daß auf dem Briefbogen ein Hinweis auf die haftungsbeschränkenden Klauseln der ADSp – also die Nummern 23.1.1, 23.1.3, 23.1.4, 23.4 – gegeben wird. Doch dann stellen sich weitere Fragen: Müssen die Klauseln wörtlich abgedruckt werden, oder genügt etwa – in Sinne »qualifizierter Information« – ein Hinweis der Art, daß mitgeteilt wird: »Wir arbeiten nach den ADSp und weisen darauf hin, daß nach deren Nummern 23.1.1, 23.1.3, 23.1.4, 23.4 die gesetzliche Haftungsgrenze von 8,33 Sonderziehungsrechten je Kg in vielen Fällen auf € 5 herabgesetzt ist.«? Oder müssen diese Tatbestände im Einzelnen genannt werden? Und: Wenn die Vorschriften ganz abgedruckt werden, ist dann die Auswahl der zitierten Bestimmungen bereits eine »Hervorhebung«?¹³

IV. Der Sinn der die Einbeziehung der ADSp – über die allgemein geltenden Grundsätze hinaus – erleichternden Rechtsprechung liegt gerade darin, für eine Vielzahl von Verträgen die unkomplizierte Herstellung einer einheitlichen Rechtsgrundlage zu begünstigen. Dem wird durch die Auslegung der Regelung des § 449 Absatz 2 Nr. 1 HGB, die der BGH jetzt bestätigt hat, nicht Rechnung getragen. Vielmehr wird die Praxis mit zusätzlichen Formalien belastet, die für den Schutz des weit überwiegenden Teils der Kunden nicht geboten sind.

Diese Situation ist durch eine Formvorschrift entstanden, die im grundsätzlich dispositiven Handelsrecht einen Fremdkörper darstellt. Vielleicht hätte eine Möglichkeit bestanden, sie durch restriktive Auslegung etwas zu neutralisieren. Nachdem dies nicht geschehen ist, muß wohl der Gesetzgeber prüfen, ob er Korrekturen für notwendig hält. Natürlich könnte er darauf setzen, daß die Trägerverbände der ADSp sich unter dem Zwang dieser Entwicklung entschließen werden, die Haftungsbeschränkungen der Nummer 23, soweit sie vom Gesetz abweichen, fallen und es bei der gesetzlichen Regelhaftung bewenden zu lassen. Das wäre sicher im Sinne des Gesetzes, das ja schließlich die Absenkung der Haftung durch AGB bewußt erschwert hat. Eine dahingehende Bereitschaft könnte sogar gefördert werden durch die Erkenntnis, daß die ADSp 2003 nach dem Rückzug der Versicherungen aus der Sp-Police ohnehin mit erheblichen Gültigkeitsproblemen belastet sein dürften, allen voran der im Einzelfall zu prüfenden Frage, ob der Spediteur ausreichend versichert war und sich deshalb überhaupt auf die – gesamten! – ADSp berufen darf.¹⁴ Andererseits müßten die Spediteure damit auch auf die Obergrenzen der Nummern 23.1.4 und 23.4 bei Großschäden verzichten, wozu sie schon im Hinblick auf die dann wohl praktisch weitgehend fehlende Versicherungsmöglichkeit kaum bereit sein dürften.

Hält man sich die Schwierigkeiten vor Augen, die mit dem Aushandeln der neuen ADSp 2003 durch die Verbände verbunden waren, so ist es wohl unrealistisch, kurzfristig auf solche Änderungen zu hoffen. Dann wäre es aber eine nicht gerechtfertigte Härte für die große Zahl der kleinen und mittleren Spediteure, die auf ein verlässliches Bedingungsmerk angeschlossen sind und vertrauen, zumindest eine lange Zeit formalistischer Belastung und rechtlicher Unsicherheit ertragen zu müssen. Vielmehr sollte der Gesetzgeber ernsthaft erwägen, die Rechtslage rasch und im Sinne einer Vereinfachung zu korrigieren.

Das könnte in der Weise geschehen, daß – an Stelle der Formvorschrift des § 449 Abs. 2 Satz 1 HGB – die Anforderungen an die »qualifizierte Information« klarer definiert werden. Etwa in dem Sinne, daß bei über das Gesetz hinausgehenden Haftungsbeschränkungen in den Geschäftsbedingungen ein besonderer Hinweis gefordert wird, der jedoch nicht Bestandteil der Bedingungen zu sein brauchte und deshalb unabhängig von den Regeln über deren vertragliche Einbeziehung zu beurteilen wäre. Auch bei einer solchen Lösung müßte der Spediteur allerdings im eigenen Interesse den Beweis für den erfolgten Hinweis sichern.

Vorzuziehen wäre es nach meiner Auffassung, das Erfordernis der Hervorhebung in »drucktechnisch deutlicher Gestaltung« in § 449 Abs. 2 Satz 1 HGB ersatzlos zu streichen. Der Gesetzgeber hat sich nun einmal für Vertragsfreiheit innerhalb des Korridors von 2 und 40 SZR entschieden. Hält er daran fest, so sollte die Angemessenheitskontrolle der jeweiligen Bedingungen nach den §§ 305 ff. BGB genügen, um unbillige Haftungsbegrenzungsklauseln zu verhindern. Ein gewisser Verlust der Einheitlichkeit der Geschäftsbedingungen ist damit notwendig verbunden. Einer zusätzlichen formalen Information bedarf es gleichwohl für die große Zahl der mit der Regelung vertrauten Marktteilnehmer zumindest nicht so dringend, daß deshalb komplizierte Formalien in Kauf genommen werden müßten.

Eine Aufhebung der Formvorschrift stände auch am ehesten im Einklang mit dem Ziel der gesamten Reform des Transportrechts: Das Gesetz zu vereinfachen und zu liberalisieren. Damit würde zugleich ein weiteres – bisher noch kaum offenbar gewordenes – Problem gelöst: In vielen international konzipierten Bedingungsmerkeln finden sich Haftungsbeschränkungen, die vom deutschen Recht abweichen; den deutschen Verwendern wird es jedoch kaum gelingen, in den Vordrucken die vom deutschen Recht geforderten Hervorhebungen durchzusetzen. So etwa in dem gebräuchlichen FIATA-B/L für den multimodalen Transport, dessen Haftungsabsenkung auf 2 SZR mit dem deutschen Recht im Übrigen inhaltlich vereinbar ist. Auch in dieser Hinsicht könnten künftige unliebsame Überraschungen vermieden werden, die aus einer – zudem in ihrer Tragweite unklaren – Formvorschrift entstehen, welche nicht in den Handelsverkehr paßt.

Rechtsanwalt Prof. Dr. Rolf Herber, Hamburg

13 Diese Problematik ergibt sich schon bei vielen AGB, die – wie auch die ADSp – den Fettdruck häufig nicht exakt genug auf die wirklich kennzeichnungspflichtigen Angaben begrenzen.

14 Nummern 23.1., 23.3 ADSp 2003; dazu *Hewer*, TranspR 2003, 1, 5.

§§ 435, 461 Abs. 1 HGB; Ziffer 27.2 ADSp

Zu den Sorgfaltsanforderungen an einen Gabelstaplerfahrer beim Entladen sperriger Kisten von einem Lkw.

HansOLG Hamburg, Urteil vom 30. 1. 2003 – 6 U 110/01 – nicht rechtskräftig

(Vorinstanz: LG Hamburg, Urteil vom 9. 5. 2001 – 401 O 13/00)

Der Kl. nimmt als Transportversicherer der Firma Y GmbH in Bad Oldesloe (im folgenden: VN) die Bekl. aus übergegangenem Recht der VN auf Schadenersatz in Anspruch wegen der Beschädigung eines Teiles einer Abfüllanlage im Hamburger Freihafen.

Im einzelnen liegt der Klage folgender Sachverhalt zu Grunde:

Die VN hatte eine Abfüllanlage an die Firma B International Inc. fob Hamburg verkauft. Das Objekt war für eine Industrieanlage der Firma Z Chemicals in Malaysia bestimmt.

Im August 1999 war eine aus dem Inhalt von 16 Kisten bestehende Teilpartie der Abfüllanlage versandbereit. Die VN wandte sich mit Fax vom 5. 7. 1999 an die Bekl., die mit Fax vom 12. 7. 1999 den »Transport ab Bad Oldesloe bis Hamburg-Freihafen« zum Preise von DM 5 600,- und das »Container Stuffing in Hamburg (bei Container Verladung)« zum Preise von DM 4 900,- anbot. Daraufhin erteilte die VN der Bekl. mit Fax vom 13. 7. 1999 den Auftrag, was die Bekl. mit Fax vom selben Tage bestätigte.

Die Bekl. beauftragte ihrerseits mit der Beförderung der 16 Kisten die Nebenintervenientin zu 1), die wiederum die Nebenintervenientin zu 2) einschaltete, welche sodann die Nebenintervenientin zu 3) beauftragte. Letztere holte die vier Kisten mit den Nummern 7, 11, 12 und 13 bei der VN ab und brachte sie zum Hamburger Freihafen, wo sie bei der P AG durch deren Gabelstaplerfahrer M vom LKW abgeladen wurden. Die Kisten mit den Nummern 12 und 13, die jeweils nur 0,75 m breit, jedoch 3,75 m lang und 2,5 m hoch und in der Mitte der Ladefläche nebeneinander gestaut waren, hielt M nur für eine Kiste. Mit den Gabeln seines Gerätes versuchte er diese vermeintlich eine Kiste leicht anzuheben, wobei die hinten stehende Kiste Nr. 13 kopfüber vom LKW stürzte. Der Inhalt (drei Schaltschränke) wurde beschädigt. Die Einzelheiten sind insoweit zwischen den Parteien streitig.

Zur Feststellung des Schadens wurde ein Sachverständiger im Auftrage des Kl. eingeschaltet.

Die VN hat mit Erklärung vom 27. 1. 2000 dem Kl. »alle Rechte und Ansprüche, die uns im Zusammenhang mit dem Schaden an der obigen Sendung zustehen«, abgetreten.

Der Kl. hat die Ansicht vertreten, zwischen der VN und der Bekl. sei neben einem Frachtvertrag, der mit der Ankunft der Partie auf dem Gelände der P AG erfüllt gewesen sei, einen Werkvertrag über die Entladung des LKW und die Stauung der Kisten in einen Container abgeschlossen worden. Aus der Verletzung dieses Vertrages sei der Schaden entstanden, für den die Bekl. einzustehen habe. Die Ware sei in ordnungsgemäßem Zustand auf den Transport gebracht worden, der Inhalt der Kiste 13 habe einen Totalschaden erlitten, den er als Alleinversicherer der VN gezahlt habe. Der Schaden habe insgesamt DM 106 160,55 betragen.

Der Kl. hat beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an ihn DM 106 160,55 nebst 5 % Zinsen seit dem 28. 2. 2000 zu zahlen, hilfsweise die Verweisung des Rechtsstreits an das Landgericht Düsseldorf, Kammer für Handelssachen.

Die Nebenintervenientinnen zu 1) bis 3) sind dem Rechtsstreit auf Seiten des Kl. beigetreten und haben sich seinem Klagantrag angeschlossen.

Die Bekl. hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat die örtliche Unzuständigkeit des angerufenen Gerichts gerügt und im Übrigen die Auffassung vertreten, sie hafte allenfalls beschränkt auf DM 10,- je kg Ladung, also auf höchstens insgesamt DM 12 950,-, weil dem Vertrag zwischen ihr und der VN die ADSp in der neuesten Fassung zu Grunde zu legen seien.

Ein qualifiziertes Verschulden des Gabelstaplerfahrers im Sinne von § 435 HGB habe nicht vorgelegen. Der Gabelstaplerfahrer sei ordnungsgemäß ausgebildet und überwacht worden. Zu dem Schadensfall sei es deswegen gekommen, weil der Fahrer des anliefernden LKW dem Staplerfahrer M gesagt habe, die Ladung bestehe nur aus drei Kisten.

Das Landgericht hat nach Beweisaufnahme (Einholung einer Auskunft der Handelskammer Hamburg, Vernehmung des Zeugen F, Mitarbeiter der VN, und des sachverständigen Zeugen St) die Bekl. durch Urteil vom 9. 5. 2001 entsprechend dem Klagantrag verurteilt und zur Begründung im Wesentlichen ausgeführt, das angerufene Gericht sei für die Entscheidung des Rechtsstreits örtlich zuständig, weil der Vertrag zwischen der VN und der Bekl., der das Handling der Kisten im Zusammenhang mit dem Entladen des LKW und dem Beladen des Containers betroffen habe, in Hamburg zu erfüllen gewesen sei (§ 29 ZPO).

Das Landgericht hat die Anwendung der ADSp auf das Vertragsverhältnis offen gelassen, weil die Bekl. sich gemäß Nr. 29.4 Satz 1 ADSp nicht auf die ADSp berufen dürfe. Die Bekl. habe nämlich keine den Mindestbedingungen für die Speditionsversicherung entsprechende Versicherung abgeschlossen. Die von der Bekl. genommene Versicherung bei T weiche nach den von der Bekl. vorgelegten Anlagen B 4 bis 6 zum Nachteil des Auftraggebers von den genannten Mindestbedingungen (zitiert bei Basedow in Münchener Kommentar zum HGB, Band 7 a – Aktualisierungsband zum Transportrecht – 2000) ab.

Gegen dieses der Bekl. am 21. 5. 2001 zugestellte Urteil, hat die Bekl. mit einem am 21. 6. 2001 bei Gericht eingegangenen Schriftsatz Be-

rufung eingelegt und diese Berufung nach entsprechender Verlängerung mit einem am 27. 8. 2001 (Fax) eingegangenen Schriftsatz begründet.

Die Bekl. wiederholt und vertieft ihr erstinstanzliches Vorbringen und macht insbesondere folgendes geltend:

Sie rügt weiterhin die örtliche Unzuständigkeit des Landgerichts Hamburg, bestreitet auch weiterhin die Aktivlegitimation des Kl. und beruft sich auch in der Berufungsinstanz auf die Geltung der ADSp im Verhältnis zwischen ihr und der VN. Sie führt dazu im einzelnen aus, daß die ADSp wirksam einbezogen worden seien und sie auf dieser Grundlage auch berechtigt sei, sich auf die darin enthaltenen Haftungsbeschränkungsregelungen zu berufen.

Die Voraussetzungen für ein qualifiziertes Verschulden des Gabelstaplerfahrers M sind nach Auffassung der Bekl. nicht gegeben. Schließlich bestreitet sie nach wie vor den Schaden der Höhe nach.

Die Bekl. beantragt, das erstinstanzliche Urteil aufzuheben und den Rechtsstreit an das örtlich zuständige Landgericht Düsseldorf zu verweisen; die Klage, soweit das angerufene Gericht seine örtliche Zuständigkeit bejaht, abzuweisen.

Der Kl. beantragt, die Berufung der Bekl. zurückzuweisen. Er setzt sich im Einzelnen mit dem Vorbringen der Bekl. in der Berufungsbegründung auseinander. Er weist darauf hin, daß die Rüge der örtlichen Unzuständigkeit von der Bekl. im Berufungsverfahren nicht mehr mit Erfolg geltend gemacht werden könne. Die Anwendung der ADSp komme nicht in Betracht, denn die Bekl. habe in keiner Weise für die VN erkennbar gemacht, daß sie den Vertrag nur nach den ADSp abschließen wolle. Erst in der Rechnung der Bekl. habe sich am unteren Rand ein Hinweis auf die ADSp befunden. Dies genüge zur Einbeziehung der ADSp jedenfalls nach dem Inkrafttreten des Transportrechtsreformgesetzes nicht mehr.

Der Kl. vertritt im übrigen die Auffassung, daß angesichts des gravierenden Schuldvorwurfes gegenüber dem Gabelstaplerfahrer beim Entladen des LKW die Geltung von Haftungsbeschränkungen ohnehin zu verneinen sei.

Die Nebenintervenientinnen zu 1) bis 3) haben sich dem Antrag des Kl. und seinem Vorbringen in der Berufungsinstanz angeschlossen.

Der Senat hat Beweis erhoben durch Vernehmung des Gabelstaplerfahrers M sowie des LKW-Fahrers B als Zeugen.

Entscheidungsgründe:

Die zulässige Berufung der Bekl. ist nicht begründet.

Die von der Bekl. weiterhin erhobene Rüge der Unzuständigkeit des angerufenen Landgerichts Hamburg bleibt ohne Erfolg, denn gemäß § 512 a ZPO (a. F.) kann die Berufung bei Streitigkeiten über vermögensrechtliche Ansprüche nicht darauf gestützt werden, das Gericht des ersten Rechtszuges habe seine örtliche Zuständigkeit zu Unrecht angenommen.

Ebenfalls ohne Erfolg bleibt der Einwand der Bekl. zur Aktivlegitimation des Kl.

Der Kl. hat seine Forderungsberechtigung auf Grund der von ihm vorgelegten Abtretung nachgewiesen. Insoweit wird auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts im angefochtenen Urteil verwiesen. Die Bekl. hat in der Berufungsbegründung nicht vorgetragen, weshalb die von dem Kl. vorgelegte Abtretungserklärung keine Wirksamkeit hätte entfalten können. Die Abtretung ist ersichtlich umfassend formuliert und verschaffte dem Kl. die Rechtsposition seiner VN.

Auch im übrigen wendet die Bekl. sich erfolglos gegen ihre Verurteilung. Das Landgericht hat zur Recht in dem von ihm ausgesprochenen Umfange die Bekl. zum Schadenersatz verurteilt.

Im einzelnen gilt in Ergänzung zu den Ausführungen des Landgerichts folgendes:

Die Bekl. ist dem Kl. in vollem Umfange zum Schadenersatz verpflichtet.

Diese Schadenersatzverpflichtung gilt unabhängig davon, wie die von den Parteien umfassend diskutierten Rechtsfragen zu entscheiden sind: Ob es sich bei den zwischen der VN und der Bekl. abgeschlossenen Vereinbarungen

um einen einheitlichen Frachtvertrag oder um zwei rechtlich unterschiedlich zu beurteilende Verträge (Frachtvertrag und Werkvertrag) handelt und ob dem jeweils angenommenen Vertragstyp die ADSp zu Grunde zu legen sind oder ob die gesetzlichen Haftungsbeschränkungen des Frachtrechts nach den Bestimmungen des Transportrechtsreformgesetzes eingreifen, denn in jedem Falle ergibt sich auf Grund der besonderen Umstände des zu entscheidenden Falles eine unbeschränkte Haftung der Bekl., die sich das Verhalten der von ihr eingeschalteten Nebenintervenientinnen und deren Mitarbeiter (hier letztlich des Gabelstaplerfahrers M) in Anwendung von § 278 BGB zurechnen lassen muß.

Für den Senat besteht keine Veranlassung, im einzelnen zu den umstrittenen Rechtsfragen Stellung zu nehmen, nämlich ob die ADSp in der bei der Vertragsschluß geltenden Fassung wirksam in das Vertragsverhältnis zwischen der VN und der Bekl. einbezogen wurden und unter welchen Voraussetzungen dies geschehen konnte, ob die von der Bekl. abgeschlossene Speditionsversicherung den nach den ADSp vorgeschriebenen Mindestbedingungen entsprach oder ob die Haftungsbeschränkungsregelungen der ADSp schon wegen Verstoßes gegen das AGB-Gesetz keine Anwendung finden können.

Sowohl nach §§ 425 ff., 461 ff. HGB als auch nach den ADSp gelten Haftungsbefreiungen und Haftungsbegrenzungen dann nicht, wenn der Schaden auf eine Handlung zurückzuführen ist, die der Frachtführer/Spediteur oder die in §§ 428, 462 HGB genannten Personen leichtfertig und in dem Bewußtsein, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, begangen haben (§§ 435, 461 Abs. 1 HGB; Ziffer 27.2 ADSp).

Diese Voraussetzungen für einen Wegfall der Haftungsbeschränkung sind gegeben.

Das objektive Merkmal der Leichtfertigkeit setzt eine besonders schwere Nachlässigkeit voraus, d. h. der Handelnde muß sich in besonders krasser Weise über das Sicherheitsinteresse in Bezug auf die ihm anvertrauten Güter hinweggesetzt haben (so *Fremuth* in *Fremuth/Thume*, Transportrecht, § 435 Rn. 13, 14; vgl. in diesem Sinne auch die – inzwischen rechtskräftige – Entscheidung des Senats vom 28. 1. 2000, TranspR 2002, 238; *Dubischar* in Münchener Kommentar zum HGB, Band 7 a, § 435 Rn. 5), in jedem Fall aber die Verletzung grundlegender, auf der Hand liegender Sorgfaltspflichten und angesichts von Gefahren das Hinwegsetzen über Bedenken, die sich jedem aufdrängen mußten (so *Koller*, Transportrecht, 4. Aufl., § 435 HGB Rn. 6; *derselbe*, a. a. O., Art. 29 CMR Rn. 3 b; *derselbe*, a. a. O., Art. 25 WA 1955 Rn. 5; *Kronke* in Münchener Kommentar zum HGB, Band 7, Art. 25 WA 1955 Rn. 28; für eine Gleichsetzung von Leichtfertigkeit mit dem objektiven Tatbestandsmerkmal »grobe Fahrlässigkeit« *Neumann*, TranspR 2002, 413, 417).

Zu diesem objektiv zu bestimmenden Kriterium muß jedoch das Bewußtsein hinzutreten, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde, um zu einer unbeschränkten Haftung zu gelangen (*Fremuth*, a. a. O., Rn. 15).

Ob ein derartiges Bewußtsein bereits mit der Bejahung des Merkmals der Leichtfertigkeit indiziert wird, braucht nicht entschieden zu werden. Nicht mit jedem leichtfertigen Verhalten muß – insbesondere nicht bei Sachschäden – das Bewußtsein einer Schadenswahrscheinlichkeit verbunden sein (so ausdrücklich BGH, TranspR 2001, 29, 33), es ist aber dann anzunehmen, wenn bei einem nahe liegenden Schadensrisiko grundlegende Sorgfaltspflichten in krasser Weise mißachtet werden und gravierende Schäden dadurch nicht unwahrscheinlich sind (OLG Köln, TranspR 2001, 407, 410; Urteil

des Senats vom 28. 1. 2000, a. a. O.; zu Differenzierungsmöglichkeiten nach dem Umfang der abzuwehrenden Schäden *Koller*, a. a. O., § 435 HGB Rn. 16).

Dies bedeutet, daß zwar einerseits allein aus der Bejahung leichtfertigen Handelns nicht auf das Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts geschlossen werden kann; andererseits darf aber auch nicht außer Betracht gelassen werden, daß sich bei Verletzung grundlegender, auf der Hand liegender Sorgfaltspflichten im Transportgewerbe häufig das Risiko von Großschäden geradezu aufdrängt, mithin an den Nachweis des Bewußtseins, der zumeist nur anhand von Indizien möglich sein wird, bei leichtfertigem Verhalten keine zu hohen Anforderungen zu stellen sind (vgl. OLG Köln, a. a. O., S. 411).

Der Zeuge M handelte beim Entladen des LKW leichtfertig und in dem Bewußtsein der Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts in dem vorstehend beschriebenen Sinne.

Der Zeuge hat sich in diesem Falle in besonders krasser Weise über die Sicherheitsanforderungen hinweggesetzt, die im Umgang mit den ihm anvertrauten Gütern geboten waren. Er hatte, wie er bei seiner Vernehmung vor dem Senat eingeräumt hat, die Ladepapiere erhalten, aus denen sich eine Anzahl von vier Kisten ergab.

Von diesem Sachverhalt ist bei der Entscheidung auszugehen, denn die Behauptung der Bekl., der Fahrer des LKW habe dem Zeugen M erklärt, es seien nur drei Kisten auf dem LKW, hat sich durch die Beweisaufnahme nicht zur Überzeugung des Senats feststellen lassen. Zwar hat der Zeuge M bei seiner Vernehmung weiter bekundet, der ebenfalls vom Senat vernommene Fahrer des LKW, der Zeuge B, habe ihm gegenüber angegeben, eine Kiste werde nachgeliefert, weshalb er die zwei schmalen Kisten für eine Kiste gehalten habe, der Zeuge B seinerseits hat jedoch demgegenüber in Abrede gestellt, eine derartige Erklärung abgegeben zu haben. Angesichts dieser widersprüchlichen Zeugenaussagen, die in ihrer Widersprüchlichkeit mangels weiterer Erkenntnismöglichkeiten auch nicht weiter aufzuklären sind, konnte sich der Senat nicht von der Richtigkeit der Behauptung der Bekl. bezüglich der Äußerung des Fahrers überzeugen. Die einander widersprechenden Angaben der jetzt vernommenen Zeugen sind nämlich inhaltlich in derselben Widersprüchlichkeit bereits alsbald nach dem Schadensereignis dokumentiert worden.

Auf Grund dieses Beweisergebnisses ist davon auszugehen, daß der Zeuge M nach den ihm übergebenen Ladepapieren von dem Vorhandensein von vier Kisten ausgehen mußte. Daß er ohne weitere Überprüfung der tatsächlichen Verhältnisse sich allein auf seine optische Wahrnehmung verließ, rechtfertigt es, sein Verhalten als leichtfertig zu bewerten.

Der Zeuge M mußte nämlich, bevor er die beiden schmalen Kisten, die für ihn nach seinen Bekundungen wie eine Kiste aussahen, abladen konnte, eine andere am Ende der Ladefläche befindliche große Kiste, die Kiste Nr. 7 (Abmessungen 5 x 1,75 x 2,30 m) entfernen. Dies ergibt sich aus der Zeichnung Anlage K 6, die unstreitig die Positionierung der vier Kisten auf dem LKW wiedergibt.

Die Angabe des Zeugen M, am Ende des Trailers sei noch etwas Platz gewesen, entspricht nach dieser Zeichnung nicht den wirklichen Verhältnissen bei Ankunft des LKW. Vielmehr hatte der Zeuge M, bevor er zu den schmalen Kisten gelangen konnte, die erste Kiste bereits entfernt, dies jedoch offenbar bei seiner Vernehmung nach so langer Zeit nicht mehr in Erinnerung. Jedenfalls hatte der Zeuge nach seinen eigenen Angaben die Möglichkeit, die von ihm als eine große Kiste eingeschätzte zu entladende Einheit nicht nur von der Seite in Augenschein zu nehmen, sondern er konnte sich durch eine Sichtkontrolle vom Ende des LKW her einen Eindruck verschaffen, um welche Art von Kiste es sich handelte. Eine solche Kontrolle mußte sich dem Zeugen aufdrängen, bevor er mit dem Gabelstapler diese nach seinem Eindruck besonders große Kiste in Angriff nahm. Stattdessen hat der Zeuge sich um die Besonderheit des zu entladenden Gutes in keiner Weise gekümmert. Er hat nämlich weder die Beschriftung beachtet, die sich gerade an der Seite der von ihm nunmehr zu entladenden Kiste befand, noch hat er die »große« Kiste von der Rückseite der Ladefläche her in Augenschein genommen, was ihm nach seiner Aussage ohne weiteres möglich gewesen wäre, weil die Ladefläche des LKW, wie er selbst angegeben hat, ein Stück frei war.

Bei dieser Sachlage war das Verhalten des Zeugen bei dem Entladevorgang angesichts des Volumens der Kiste in besonderem Maße sorgfaltswidrig. Der Zeuge ließ in krasser Weise die Sorgfaltsanforderungen außer Acht, die bei einem derartigen Entladevorgang geboten waren.

Die dem Zeugen M übertragene Aufgabe stellte, auch wenn die Entladung großer Kisten im Freihafen sicherlich nichts ungewöhnliches ist, gleichwohl keinen Routinevorgang dar, bei dem ein Gabelstaplerfahrer gewohnheitsgemäß hin- und herfährt (wie z. B. beim Entladen einer Vielzahl von Paletten oder Säcken) und dabei unter Umständen nicht immer die gebotene Sorgfalt und Konzentration an den Tag legt. Die Entladung eines LKW, der sperriges Gut geladen hat, stellt vielmehr besondere Anforderungen an die Sorgfaltspflicht, und die Beachtung einer solchen Pflicht ist von jedem Gabelstaplerfahrer zu erwarten, weil es sich sozusagen um »Maßarbeit« handelt. Diese krasse Mißachtung der Sorgfaltsanforderungen ist unter den gegebenen Umständen – zu entladen war nur ein LKW mit wenigen Kisten, deren Anzahl in den Ladepapieren richtig angegeben war – als leichtfertig zu bewerten.

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme in Verbindung mit den unstrittig feststehenden Tatsachen über die Anordnung der Kisten auf dem zu entladenden LKW hat der Zeuge M auch in dem Bewußtsein gehandelt, daß ein Schaden mit Wahrscheinlichkeit eintreten werde.

Da ein solches Bewußtsein als innere Tatsache einem unmittelbaren Beweis kaum zugänglich ist, obliegt es der tatrichterlichen Würdigung, ob das als leichtfertig bewertete Handeln nach dem äußeren Geschehensablauf von diesem Bewußtsein getragen wurde (BGH, a. a. O.). Die vorstehend bezeichneten Umstände rechtfertigen die Bejahung dieses subjektiven Tatbestandsmerkmals. Es drängte sich auf, daß sich bei der Vorgehensweise des Zeugen M ein erhebliches Schadensrisiko mit großer Wahrscheinlichkeit verwirklichen werde, denn der Zeuge hatte sich mit dem Inhalt des ihm erteilten Auftrages überhaupt nicht vertraut gemacht und nicht einmal den Versuch unternommen, den sich ihm aufdrängenden Widerspruch zwischen äußerem Erscheinungsbild (drei Kisten) und den Angaben in den Ladepapieren (vier Kisten) durch genauere Kontrolle (z. B. durch Überprüfung der Angaben auf den Kisten aufzuklären, was ohne besondere Schwierigkeiten möglich war.

Die Gefahr eines Schadenseintritts drängte sich bei diesem Vorgehen auf und rechtfertigt die Annahme eines entsprechenden Bewußtsein im Hinblick auf den Schadenseintritt bei dem Zeugen M, auch wenn dieser bei seiner Vernehmung ein Fehlverhalten seinerseits nicht eingeräumt hat. Dies ist im Hinblick auf den eingetretenen hohen Schaden verständlich, vermag aber an der vorstehenden Würdigung der Tatumstände nichts zu ändern.

Der von der Bekl. wiederholte Angriff bezüglich der Höhe des von dem Kl. geltend gemachten Schadens bleibt ebenfalls ohne Erfolg. Insoweit kann auf die zutreffenden Ausführungen des Landgerichts im angefochtenen Urteil verwiesen werden. Die Bekl. hat sich in der Berufungsbegründung insoweit in keiner Weise mit den Ausführungen im angefochtenen Urteil auseinandergesetzt.

Die Zinsforderung ist gemäß §§ 352, 353 HGB gerechtfertigt.

[Nebenentscheidungen]

Einsender: RiOLG Dr. Fritz Frantzioch, Hamburg

§ 670 BGB; Ziffer 17.1 ADSp

1. Ein Spediteur, der damit beauftragt ist, Ware, die zunächst nur vorübergehend und damit zollfrei in das Gebiet der EU eingeführt worden ist, von Deutschland zum endgültigen Verbleib in die Niederlande zu transportieren, darf ohne entsprechende Klarstellung nicht davon ausgehen, daß er die Einfuhrverzollung in Deutschland vornehmen und dabei mit der Einfuhrumsatzsteuer in Vorlage treten darf, wenn er weiß, daß sein Auftraggeber berechtigt ist, die Einfuhrverzollung in den Niederlanden durchzuführen und dabei die Entrichtung der Steuer durch Verrechnung über Steuerkonten erfolgt, ohne daß der Einfuhrumsatzsteuerbetrag vom Auftraggeber sofort verauslagt werden muß.

2. Von einem ausländischen Unternehmen, das nicht selbst ein Speditionsunternehmen betreibt, kann nicht erwartet werden, daß es über ausreichende Kenntnisse hinsichtlich der Praxis deutscher Spediteure, nur nach den ADSp zu arbeiten, verfügt.

OLG Köln, Urteil vom 19. 3. 2002 – 3 U 132/01 – rechtskräftig

(Vorinstanz: LG Köln, Urteil vom 3. 4. 2001 – 85 O 143/00)

Die Bekl., eine in A./Niederlande ansässige Gesellschaft mit beschränkter Haftung nach niederländischem Recht, erteilte der Kl. am 6. 4. 1999 einen Speditionsauftrag über die Verbringung von Druckmaschinen nach A./Niederlande. Diese Druckmaschinen waren zuvor zollfrei aus den USA vorübergehend in das Gebiet der Europäischen Union zu der in der Zeit vom 2. bis zum 6. 6. 1999 in M. stattfindenden Ausstellung F. eingeführt worden und sollten nach Beendigung der Ausstellung endgültig in den Niederlanden verbleiben. Bei den Verhandlungen über die Auftragserteilung, die seitens der Bekl. durch die Zeugin T. und seitens der Kl. durch den Zeugen U. geführt wurden, füllte der Zeuge U. ein als »Speditionsauftrag und Abholschein« überschriebenes Formular der Kl. aus, in das er u. a. den handschriftlichen Vermerk »Clear everything permanent« aufnahm. Das Formular wurde danach vom Zeugen U. und der Zeugin T. unterschrieben.

Nachdem die Kl. die Waren übernommen hatte, führte sie noch in Deutschland die Einfuhrabfertigung durch, wobei sie 58 241,17 DM an Einfuhrumsatzsteuer zahlte, danach verbrachte sie die Ware an ihren Bestimmungsort nach A./Niederlande.

Unter dem 23. 9. 1999 stellte die Kl. der Bekl. den von ihr gezahlten Umsatzsteuerbetrag von 58 241,17 DM sowie eine Vorlageprovision in Höhe von 542,41 DM, insgesamt 58 823,58 DM in Rechnung. Die Bekl. stellte unter dem 28. 9. 1999 beim Bundesamt für Finanzen in B. einen Antrag auf Umsatzsteuervergütung, die Rechnung der Kl. bezahlte sie zunächst nicht.

Die Kl. hat behauptet, sie arbeite immer auf der Grundlage der ADSp, auf die sie in ihren Geschäftspapieren verweise. Dies sei der Bekl. Die mit der Kl. schon vor dem hier maßgeblichen Rechtsgeschäft in Geschäftsbeziehungen gestanden habe, auch bekannt gewesen. Zudem werde auf der Rückseite des von der Zeugin T. unterzeichneten Formulars auf die Geltung der ADSp verwiesen. Die Bekl. Habe sie nicht mit dem Zollversand als Zollgut, sondern mit der endgültigen Einfuhr der Ware beauftragt. Dies ergebe sich auch aus der Formulierung »Clear everything permanent«.

Ursprünglich hat die Kl. beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an sie 58 823,58 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 4. 10. 1999 zu zahlen. Nachdem die Bekl. einen ihr erstatteten Einfuhrumsatzsteuerbetrag von 58 779,46 DM am 12. 12. 2000 an die Kl. ausgekehrt hatte, hat die Kl. den Rechtsstreit insoweit in der Hauptsache für erledigt erklärt und beantragt, die Bekl. zu verurteilen, an sie 58 823,58 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 5. 10. 1999 abzüglich am 12. 12. gezahlter 58 779,46 DM zu zahlen.

Die Bekl. hat der Erledigungserklärung der Kl. widersprochen und beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Bekl. hat behauptet, sie habe die Kl. nicht mit der Einfuhrabfertigung, sondern nur mit der endgültigen Verbringung der Waren in die Niederlande beauftragt. Der Hinweis »Clear everything permanent« habe