

36. 1. Ist ein through bill of lading (Durchkonossement), das nicht vom Reeder oder dessen Vertreter gezeichnet ist und dessen Inhalt ergibt, daß der Aussteller nur die Stellung eines Spediteurs einnehmen will, geeignet, die dingliche Wirkung des § 647 HGB. hervorzurufen?

2. Kann solch ein through bill of lading eine Auslieferungsverpflichtung des Ausstellers der Urkunde gegenüber ihrem legitimierten Inhaber begründen?

3. Kann auch der in der Urkunde genannte EmpfangsSpediteur in die Auslieferungsverpflichtung gegenüber jenem Urkundeninhaber dadurch eintreten, daß er die an ihr Endziel beförderten Güter entgegennimmt?

4. Kann in einem solchen Fall eine Haftungsbeschränkung entsprechend den in Sachkreisen als allgemein maßgeblich aufgestellten „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ stillschweigend vereinbart sein, und zwar auch für außervertragliche Schadenersatzansprüche?

§§ 642 ff.

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. Juni 1939 i. S. Firma Sch. (Bekl.)
w. C. u. Co. (Kl.). I 205/38.

I. Landgericht Leipzig.

II. Oberlandesgericht Dresden.

Am 26. Dezember 1934 hat die Firma N.-Y. A. Comp. inc. in New-York zwei der Firma St. Br. in Kobe (Japan) gehörige Ballen rohe Felle (Macoons) durch die Firma D. Shipping Company in New York auf den Dampfer „Deutschland“ unter der Aufschrift der Beklagten verladen. Sie stellte über die Sendung drei gleichlautende Urkunden unter der Bezeichnung „Through bill of lading“ aus, auf denen vermerkt ist, daß das Gut zur Ablieferung an die Order der Klägerin bestimmt sei und daß man sich zur Auslieferung an die Beklagte wenden solle. Die Beklagte bekam am 5. Januar 1935 von der D. Shipping Company eine Versandanzeige, worin unter „Consignee“ vermerkt war: Order of C. & Co., Hamburg (der Klägerin). Sie hat das Gut jedoch nach seinem Eintreffen an B. S. ausgehändigt. Die Klägerin ist im Besitze der drei erwähnten Urkunden. Eine Anzeige über den Eingang des Gutes hat sie von der Beklagten nicht erhalten.

Mit der am 24. Februar 1936 bei Gericht eingegangenen Klage macht sie geltend, die Beklagte habe das Gut nur an den Besitzer einer der Urkunden, auf dessen Order sie laute oder auf den sie indossiert sei, ausliefern dürfen. Sie habe es aber an einen Unberechtigten ausgeliefert und sei der Klägerin daher zum Schadenersatz in Höhe des Wertes der Felle und der ihr entgangenen Vergütung verpflichtet. Die Beklagte hat um Abweisung der Klage

gebeten. Sie wendet unter anderem ein, ein etwaiger Anspruch der Klägerin sei nach den „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“, die allgemein verbindlich seien, abgesehen von darin vorgesehenen Beschränkungen, verjährt. Spätestens durch ihr Schreiben vom 9. Juli 1935 habe die Klägerin von der Auslieferung des Gutes an B. R. erfahren und auch innerhalb einer erst von da ab berechneten Frist von 6 Monaten keine Klage erhoben.

Das Landgericht hat den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Ihre Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Das Berufungsgericht billigt der Klägerin außervertragliche Schadensersatzansprüche wegen Besizentziehung dem Grunde nach zu. Diese Ansprüche setzen sich zusammen aus dem Anspruch der Firma St. W. auf Ersatz des Schadens, den sie als Eigentümerin von 2 Ballen Fellen dadurch erlitten hat, daß die Beklagte die beiden Ballen an einen Unberechtigten auslieferte — diesen Anspruch macht die Klägerin als Kommissionärin und Treuhänderin für die Eigentümerin geltend —, und einem eigenen Anspruch der Klägerin, der ihr durch die Entziehung des Besitzes der Felle und die dadurch herbeigeführte Einbuße eines Vergütungsanspruchs entstanden sein soll.

Um übersehen zu können, ob und auf welcher Grundlage der Klägerin Ansprüche daraus zustehen, daß die Beklagte das Frachtgut an einen nicht durch Innehabung des through bill of lading Empfangsberechtigten hat ausliefern lassen, ist es zunächst notwendig, die Rechtsbeziehungen der Parteien näher zu erörtern.

Es handelt sich um Ladungsgut, das von Kobe unter Umpackung und Umladung in New York über Hamburg nach Leipzig befördert worden ist. Im Verlaufe dieser Beförderung hat die D. Shipping Company nach dem von ihr ausgestellten through bill of lading das Gut von der M.-Y. A. Co. als Abladerin übernommen (Received on behalf of the shipper and/or owner and/or consignee named hereon/hereinafter referred to as the sender) und in dem Dampfer „Deutschland“ verladen (shipped) mit Endbestimmung für Leipzig zur Ablieferung an Order der Klägerin. Als Empfangsspedititeur ist die in Leipzig ansässige Beklagte genannt. In den diesem through

bill of lading zugefügten Klauseln erklärt die Ausstellerin u. a., sie übernehme keine Verantwortung als Beförderer, vielmehr lediglich die verständige Sorgfalt in der Auswahl der Beförderer . . . Spediteure . . . und anderer, denen sie die Ware zur Beförderung, . . . zur Auslieferung oder Lagerung anvertraue (Ziffer 1). In Ziffer 21 heißt es ferner: „Falls die hierin angegebenen Güter an Order verladen sind, muß die Auslieferung dieses ordnungsgemäß indossierten Kontraktes vor Auslieferung der Güter am Bestimmungsort verlangt werden, und falls so verladen, so ist die Gesellschaft hiermit durch den Verloader oder Inhaber dieses autorisiert, jeder Person, die diesen Kontrakt indossiert vorlegt, die genannten Güter auszuhändigen, und soll die Auslieferung auf diese Weise an jede Person, die den Kontrakt indossiert vorlegt, als vollständige Erfüllung der Verpflichtung der Gesellschaft angesehen werden.“

Es ist zu prüfen, welche rechtliche Bedeutung diesem through bill of lading für die Rechtsbeziehungen der Parteien zukommt. Dafür ist zunächst maßgebend, ob es sich um eine Urkunde handelt, der zum mindesten in entsprechender Rechtsanwendung die in den §§ 642 f. HGB. niedergelegten Eigenschaften eines Konnossements beigelegt werden können. Diese Prüfung ist nach deutschem Recht vorzunehmen; denn die Rechtswirksamkeit und die Rechtswirkungen in Deutschland zu erfüllender Konnossemente sind nach deutschem Recht zu beurteilen (RGZ. Bd. 34 S. 72 [81]).

Daß through bill of lading muß im vorliegenden Falle nach dem bisher bekannt gewordenen Sachverhalt als von der D. Shipping Company als Verfrachterin und Unterbefrachterin gezeichnet betrachtet werden. Denn Anhaltspunkte dafür, daß diese in Vertretung des Reeders (die Deutschland ist als ein Schiff der Hamburg-Amerika-Linie bekannt) gezeichnet habe, sind nicht vorhanden. Es handelt sich demnach nicht um eine vom Reeder oder dessen Vertreter gezeichnete Urkunde. Bezeichnend in dieser Hinsicht ist, daß die Ausstellerin in Ziffer 7 der Klauseln es ablehnt, überhaupt als Beförderer tätig zu werden, und daß sie nur in der Auswahl der Beförderer und anderer für die Beförderungsabwicklung in Frage kommender Personen tätig werden will. Sie will also nur die Stellung eines Spediteurs einnehmen. Nach herrschender Rechtsanschauung (Schaps HGB. Bem. 15 zu § 642) liegt in solchem Falle schon wegen des Mangels der Zeichnung durch einen zur Konnossements-

ausstellung Befugten kein Konnoffement im Sinne der §§ 642ffg. HGB. vor, das z. B. geeignet wäre, die dingliche Wirkung des § 647 HGB. hervorzurufen. Dieser Auffassung ist zuzustimmen. Eine Übertragung des Besizes am Ladungsgut auf den legitimierten Konnoffementsinhaber gemäß § 647 HGB. kommt daher vorliegendenfalls schon aus diesem Grunde nicht in Frage, und deshalb auch keine Entziehung dieses Besizes durch die Auslieferung an einen Nichtlegitimierten. Soweit die Klägerin eigene Schadensersatzansprüche wegen entgangener Vergütungsansprüche auf unerlaubte Besitzentziehung gründet, sind sie daher nicht berechtigt. Für Ansprüche des Eigentümers, welche die Klägerin in ihrer Eigenschaft als dessen Vertrauenskommissionärin und in dessen Auftrage geltend macht, ist es dagegen ohne entscheidende Bedeutung, ob die Klägerin Besitz an dem Gut erlangt hat.

Ist somit dem through bill of lading die Eigenschaft einer Urkunde, die einem deutschen Konnoffement entspräche, nicht zuzuerkennen, so kann der Aussteller sie doch als eine die Empfangsbescheinigung und Auslieferungsverpflichtung enthaltende Urkunde ausgestellt haben, die eine Verpflichtung zur Auslieferung gegenüber dem legitimierten Inhaber ebenfalls begründet und lediglich die besonderen, in der Natur eines echten Konnoffements begründeten Wirkungen nicht hat (Chaps a. a. O.). Dafür wäre erforderlich, daß die Auslieferungsverpflichtung ausreichend zum Ausdruck gelangt ist. Das ist der Fall, wie sich aus den im Text des through bill of lading enthaltenen Worten: „Shipped . . . for delivery unto . . .“ ergibt, welche die Empfangsbescheinigung und Ablieferungsverpflichtung zum Ausdruck bringen.

Der Inhalt der Klausel 21 zeigt vollends zur Genüge, daß die D. Shipping Co. eine eigene Auslieferungsverpflichtung übernommen hatte. Gegenüber dem Vorleger dieser Urkunden, die eine Verpflichtung der Ausstellerin zur Ablieferung der Güter an den durch Order legitimierten Inhaber enthielt, war also jedenfalls die Ausstellerin zur Ablieferung verpflichtet. In diese Verpflichtung konnte aber die Beklagte eintreten, und es bedarf im vorliegenden Falle nach den Begleitumständen der Prüfung, ob dies geschehen ist. Sie war Empfangspediteurin, welche die an ihr Endziel beförderten Güter entgegennahm, um sie hier bis zur weiteren Bestimmung über sie in Obhut zu nehmen und zu lagern. Erhielt eine solche Empfangs-

Spediteurin von der Ausstellerin eine Anzeige über den Verjand der Ware unter besonderer Hervorhebung, daß Empfänger die Klägerin oder deren Order sei, so mußte, wie zunächst ohne Bedenken zugrunde gelegt werden kann, eine über die Grenzen des engeren örtlichen Verkehrs hinaus unterrichtete Spediteurin ohne weiteres damit rechnen, daß ein an Order gestelltes Konossement oder ein solches through bill of lading ausgestellt war. Übernahm die Beklagte unter solchen Umständen das Ladungsgut, so muß ihr Verhalten so gewertet werden, als ob sie die Verpflichtung der Ausstellerin übernommen hätte, das Gut nur an den legitimierten Inhaber des Konossements oder des through bill of lading auszuhandigen. Verletzte sie diese Verpflichtung, so verletzte sie eine von ihr dem Urkundeninhaber gegenüber übernommene Verpflichtung. Daß sie in den gesamten Inhalt der sich aus der Urkunde ergebenden Verpflichtungen habe eingetreten wollen, wird zwar (vgl. Schaps HWB. Bem. 23 zu § 651; Meyer Durchfrachtvertrag und Durchkonossement S. 57) nicht ohne weiteres anzunehmen sein. Es bedarf aber jedenfalls der Prüfung, ob die Beklagte nicht die sich aus der Urkunde ergebenden Verpflichtungen insoweit übernommen hat, als sie deren für die Erfüllung durch sie in Betracht kommenden Teil betrafen. Insoweit kommt dann aber in Frage, ob die Beklagte sich nicht auf Grund von Ziffer 21 der through bill of lading-Bedingungen auf die Haftungsbeschränkungen der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ berufen kann. Weiter kommt aber in Frage, ob nicht der Empfangs- und Lagerungsspediteur die Auslieferungsverpflichtung gegenüber dem Inhaber des through bill of lading überhaupt nur zu den in seinem Fachkreise allgemein maßgeblich aufgestellten „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ hat übernehmen wollen und ob nicht die Klägerin als über die in Deutschland maßgebliche Verkehrsrechtsgestaltung unterrichtete Empfängerin mit solcher Gestaltung der Verpflichtung des Empfangsspediteurs hat rechnen müssen. Somit kann sich ergeben, daß im Verhältnis zwischen der legitimierten Urkundeninhaberin und der Beklagten als Empfangsspediteurin die „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ maßgebend sind. Das gilt nicht nur, soweit die Klägerin eigene Ansprüche geltend macht, sondern auch, soweit sie die Ansprüche des Eigentümers verfolgt. Dieser kann vertraglich keine weiteren Ansprüche erheben, als der von ihm mit der Empfangnahme

der Güter beauftragte Vertrauenskommissionär. Das ergibt sich aus der Art der Abwicklung der Beförderung, wie sie durch den vom Eigentümer beauftragten Absender vorgenommen worden ist und wie sie in den Klauseln des through bill of lading ihren Niederschlag gefunden hat (RGZ. Bd. 75 S. 172, Bd. 77 S. 320). Es würde sich in diesem Fall um die Verletzung einer von der Beklagten gegenüber dem Urkundeninhaber in stillschweigend abgeschlossenen Vertrage übernommenen Verpflichtung handeln, welche sie durch einen Angestellten als Erfüllungsgehilfen eingegangen ist (§ 278 BGB.). Der Klagevortrag steht der Geltendmachung so begründeter Ansprüche nicht entgegen. Mit ihnen hat sich das Berufungsgericht noch nicht beschäftigt und von seinem Standpunkt aus nicht zu beschäftigen brauchen, weil es der Ansicht ist, daß der Klageanspruch bereits als außervertraglicher Anspruch begründet sei. Soweit es sich um den eigenen Schadenersatzanspruch der Klägerin (wegen Verlustes ihres Vergütungsanspruchs) handelt, ist bereits dargelegt, daß ein solcher auf außervertragliches Verschulden der Beklagten gestützter Anspruch nicht besteht, weil die Klägerin an den Fellen durch Entgegennahme des through bill of lading noch keinen Besitz erlangte. Insofern wird sich das Berufungsgericht auf jeden Fall noch mit der Frage zu befassen haben, ob der Klägerin ein vertraglicher Schadenersatzanspruch zusteht und inwiefern er durch die Haftungsbeschränkungen der „Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“ berührt wird.

Was den von der Klägerin für die Firma St. Br. als Eigentümerin der Felle geltend gemachten außervertraglichen Schadenersatzanspruch betrifft, so ist in der Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ. Bd. 102 S. 42, Bd. 151 S. 296/7) anerkannt, daß neben der Haftung des Reeders aus §§ 485, 486 HWB. eine Haftung aus §§ 823, 831 BGB. geltend gemacht werden kann. Entsprechendes muß auch für die im vorliegenden Fall in Betracht kommende vertragliche und außervertragliche Haftung gelten. Das Berufungsgericht hätte aber berücksichtigen müssen, daß auch der Anspruch aus unerlaubter Handlung durch das Vertragsverhältnis beeinflusst werden kann. Denn es steht nichts im Wege, vertraglich zu vereinbaren, daß Haftungsausschließungen und Haftungsminderungen im Rahmen des nach § 276 BGB. Zulässigen sich auch auf außervertragliche Schadenersatzansprüche auswirken sollen (RGZ. Bd. 63

§. 308 [312]). Das Berufungsgericht hätte daher insoweit nach den dargelegten Gesichtspunkten prüfen müssen, ob die von der Beklagten behaupteten Haftungsbeschränkungen auch der Eigentümerin gegenüber als vertraglich vereinbart anzusehen und ob sie dahin auszuliegen sind, daß sie nicht nur die vertragliche, sondern auch die außervertragliche Haftung begrenzen . . .