

Die Unzulänglichkeit der Verpackung im Transport- und Transportversicherungsrecht

Koller, Prof. Dr. Ingo

A. Problem

Kommt Gut beschädigt beim Empfänger an, so lautet eine häufige Einwendung des in Anspruch genommenen Frachtführers oder Transportversicherers, das Gut sei unzureichend verpackt gewesen. Obwohl diese Einwendung schon seit langem in den meisten Transportgesetzen ausdrücklich zugelassen wird, scheint auch heute noch nicht volle Klarheit darüber zu herrschen, wann von einer unzureichenden Verpackung gesprochen werden kann. Eine Einheitsantwort kann nicht gegeben werden. Vor allem ist es notwendig, sich auf die Funktion des Einwands zu besinnen, um dessen Tragweite besser bestimmen zu können.

B. Transportrecht

I. Stand der Diskussion

1. Straßentransportrecht

Im Rahmen der KVO und CMR, die eine verschuldensunabhängige Haftung des Frachtführers anordnen, hat der Absender oder die von ihm mit der Übergabe des Guts an den Frachtführer beauftragte Person das Gut so zu verpacken, d. h. es zu seinem Schutz mit Material zu umgeben^{<1>}, daß es den Einwirkungen standzuhalten vermag, die bei einem vertragsgerecht durchgeführten Transport üblicherweise zu erwarten sind (§ 18 Abs. 1 KVO, Art. 17 Abs. 4 b CMR). Maßstab ist hierbei nicht irgendein Transport, sondern die konkret in Aussicht genommene Beförderung über die vertragsgemäße Strecke innerhalb der vertragsgemäßen Zeit^{<2>}. Der Absender hat daher den typischen Erschütterungen, Fliehkräften in engen Kurven, Notbremsungen, Hitze, Kälte Rechnung zu tragen. Anerkanntermaßen hat er auch die Auswirkungen schlechter Wegstrecken zu berücksichtigen^{<3>}. Ungeklärt ist bislang, ob sich der Absender darauf berufen darf, für ihn seien bestimmte außergewöhnliche Verkehrsbedingungen auch bei zumutbarer Sorgfalt nicht vorhersehbar gewesen, er habe daher die Verpackung nicht auf diese Transportkonditionen abstimmen können. Noch nicht entschieden ist ferner die Frage, ob der Absender die besonderen wirtschaftlichen Zwänge der industriellen Serienproduktion ins Feld führen darf. Die zu transportierenden Güter können nämlich auf eine Vielzahl von Wegen vor Schäden bewahrt werden. Mit anderen Worten: Es existiert nicht nur "eine" richtige Verpackungsart denn es gibt sowohl die Möglichkeit, das Gut besser zu verpacken, als auch die Möglichkeit, die Qualität der Transportmittel zu verbessern.

Die Transportverpackung von Gütern, die in Großserien produziert werden, wird normalerweise ebenfalls in Großstückzahlen hergestellt. Sie wird schon bei der Gesamtentwicklung des Guts in allen Einzelheiten eingeplant. Dabei legt man die üblicherweise zu erwartenden Transporteintrwirkungen zugrunde. Bewährte Serienverpackungen sind daher in ihrer Grundkonzeption für eine Vielzahl von Transportarten und Transportmitteln ausreichend dimensioniert. Werden ausnahmsweise Güter auf Strecken befördert, auf die die Verpackung nicht abgestimmt worden ist, so ist eine Modifikation der Verpackung unwirtschaftlich. Den besonderen Transportverhältnissen kann dann wirtschaftlich nur durch eine gezielte Auswahl der Transportmittel oder eine besondere Art der Verstauung, z. B. auf stoßdämpfendem Material, Rechnung getragen werden. Von daher stellt sich die Frage, ob dem Frachtführer, der sich im Fall eines Transportschadens auf die Mangelhaftigkeit der Verpackung beruft, entgegengehalten werden kann, die Verpackung habe nur den üblichen Transportverhältnissen genügen und der Frachtführer habe daran Transportmittel und Fahrweise ausrichten müssen. Unklar ist auch, inwieweit das Diebstahlrisiko durch eine besondere Verpackung

gemindert werden muß⁴. Das HGB-Frachtrecht, dem zufolge der Frachtführer nur bei Verschulden haftet (§ 429 HGB), kennt keine eigenständige Pflicht zur Verpackung und behandelt Verpackungsmängel auch nicht als Haftungsausschlußtatbestand. Ob deswegen die Absender im Vergleich zu den KVO- und CMR-Transporten nur mit geringeren Verpackungsobliegenheiten konfrontiert werden dürfen, wurde bislang noch nicht diskutiert.

2. Eisenbahnrecht

Gem. § 83 Abs. 1 b EVO haftet die Eisenbahn nicht für Schäden, die aus dem Fehlen oder der Mangelhaftigkeit einer Verpackung resultieren, wenn die Güter ihrer Natur nach ohne Verpackung Verlusten oder Beschädigungen ausgesetzt sind. Die gleiche Regelung trifft Art. 36 § 3 b ER/CIM für internationale Eisenbahntransporte. Als mangelhaft verpackt werden Güter qualifiziert, die gegen die bei einer Beförderung normalerweise entstehenden Einwirkungen nicht zuverlässig genug geschützt sind⁵. Ob die Verpackung handelsüblich ist oder nicht, ist unerheblich⁶. Finger⁷ zufolge sollen aber die Anforderungen an die Verpackung auf ein vernünftiges Maß beschränkt bleiben. Wenig aussagekräftig ist das zur Abgrenzung herangezogene Kriterium, ob das Fehlen der Verpackung die Schadensgefahr in Relation zu einem vergleichbaren Transport mit ordnungsgemäßer Verpackung erhöht habe⁸ denn es wird nicht klargestellt, wie man sich einen vergleichbaren Transport vorzustellen hat. Unklar ist schließlich die Behandlung des Diebstahlrisikos. Während eine ältere Rechtsprechung⁹ den Absender verpflichtete, das Gut so zu verpacken, daß die Diebstahlgefahr gemindert wird, sind in der neueren Rechtsprechung¹⁰ und Literatur¹¹ gegenläufige Tendenzen zu erkennen.

3. Internationales Luftfrachtrecht

Die Art. 18 ff. WA enthalten wie das Landfrachtrecht des HGB keinen auf Verpackungsmängel bezogenen Haftungsausschluß. Der Haftungsausschluß kann sich daher nur daraus ergeben, daß den Luftfrachtführer entweder kein Verschulden trifft, weil er davon ausgehen konnte, daß das Gut ausreichend verpackt sei, oder daß den Geschädigten wegen Unterlassens einer verkehrserforderlichen Verpackung ein Mitverschulden trifft (Art. 21 WA). Letztlich ist maßgeblich, ob der Absender mit zumutbarem und im Vergleich zum Luftfrachtführer geringerem Aufwand durch ausreichende Verpackung Schäden vermeiden konnte.

4. Seerecht

Das HGB erwähnt die Mangelhaftigkeit der Verpackung nicht ausdrücklich als Haftungsausschlußtatbestand. Es liegt nahe, in solchen Fällen § 608 Nr. 5 HGB heranzuziehen, wonach der Verfrachter nicht für Schäden haftet, die aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Guts seiner Agenten oder Vertreter entstehen. Die Vorschrift sagt nicht deutlich, ob die Handlungen bzw. Unterlassungen verschuldet sein müssen. Die Literatur¹² scheint einen Mittelweg einschlagen zu wollen, indem sie einerseits postuliert, daß die Verpackung zum Seetransport geeignet sein müsse, andererseits aber die Üblichkeit der Verpackung bei Reisebeginn genügen läßt. Der BGH¹³ verneint die Anwendbarkeit des § 608 Nr. 5 HGB mit dem Argument, die Verpackung sei handelsüblich.

5. Binnenschiffahrtsrecht

Dem § 59 Nr. 2 BinnSchG zufolge haftet der Frachtführer nicht "in Ansehung der Güter, welche, obgleich ihre Natur eine Verpackung zum Schutz gegen Verlust oder Beschädigung auf dem Transport erfordert, nach Inhalt des Frachtbriefs oder Ladescheins unverpackt oder mit mangelhafter Verpackung aufgegeben sind". In der Literatur¹⁴ wird hierzu ausgeführt, daß die vom Absender gewählte Verpackung ausreichend gegen die normalen Gefahren der Beförderung schützen müsse. Auf ein Verschulden des Absenders hebt die Vorschrift ersichtlich nicht ab. Auch hier wird das Problem der Großserienverpackung nicht diskutiert.

II. Stellungnahme

1. Notwendigkeit einer Differenzierung zwischen verschuldensabhängigen und verschuldens-

unabhängigen Haftungssystemen

Es wäre verfehlt, auf die Frage nach der Tragweite der Verpackungsobliegenheit eine Einheitsantwort geben zu wollen. Naheliegenderweise ist nämlich der Einwand der mangelhaften Verpackung für denjenigen Transportunternehmer, der ohne Rücksicht auf sein Verschulden haftet, von erheblich größerer Bedeutung als für den Beförderer, der sich darauf berufen kann, daß er den Schaden nicht vermeiden konnte, weil er sich auf eine ausreichende Verpackung verlassen durfte und verlassen habe.

2. Verschuldensunabhängige Haftungssysteme

In diese Kategorie fallen die KVO, CMR^{<15>}, EVO sowie die ER/CIM denn diesen Gesetzen zufolge können sich die Beförderer nicht mit dem bloßen Nachweis entlasten, daß sie alle verkehrserforderlichen Sorgfaltsvorkehrungen getroffen haben. Vielmehr tragen sie grundsätzlich das Risiko, daß sich Schäden ereignen, während sich das Gut in ihrer Obhut befindet.

a) Die Ratio des Haftungsausschlußtatbestandes

Die Gefahr von Transportschäden kann in Fällen, in denen sie durch eine geeignete Verpackung ausgeschaltet werden kann, auch dadurch gebannt werden, daß die Transportabwicklung an die Empfindlichkeit des Guts angepaßt wird. So kann etwa zerbrechliches Gut ohne Verpackung schadensfrei in spezialgedeckelten, mit besonderen Verstaueinrichtungen ausgestatteten Lkw befördert werden. Weil die Gefahr von Transportschäden vielfach sowohl durch Verpackung als auch durch den Einsatz spezieller Transportmittel und eine besonders vorsichtige Behandlung des Guts vermieden werden kann, stellt sich die Frage, auf welche Weise im Einzelfall der Schaden vermieden werden sollte, sowie mittelbar, wem das Risiko eines Schadens zugerechnet werden soll, um zur Schadensverhütung anzureizen.

Es liegt nahe, das Schadensrisiko derjenigen Partei zuzuordnen, die es mit geringerem Aufwand und größerer Zuverlässigkeit steuern oder zumindest einkalkulieren kann^{<16>}. Es sind deshalb die Möglichkeiten der Parteien, das Risiko eines Transportschadens auszuschalten, zu mindern oder jedenfalls einzukalkulieren, zu vergleichen.

Blickt man auf den Beförderer, so muß man feststellen, daß er kein Warenfachmann ist. Er kennt in aller Regel weder die physikalischen-chemischen Eigenschaften des Guts genau genug, um zu wissen, wie eine geeignete Verpackung beschaffen sein muß, noch wäre es sehr sinnvoll, wenn er sich diese Informationen von Fall zu Fall, von Gut zu Gut beschaffen müßte. Es wäre auch wenig wirtschaftlich, wenn der Beförderer, der wie üblich in einem Fahrzeug verschiedenartige Güter transportiert, die Art der Transportabwicklung am empfindlichsten Gut ausrichten müßte und damit den Transport der weniger empfindlichen Güter erheblich verteuern würde. Ebenso wenig effizient wäre es, wenn etwa der Federungskomfort von Lkw generell so zu bemessen wäre, daß auch das bruchempfindlichste Gut nicht zerbrechen kann.

All diese Schwierigkeiten tauchen beim typischen Absender nicht auf, der das Gut verpackt übergibt. Er ist Warenfachmann und kennt daher die Eigenschaften des Guts, das er produziert oder mit dem er handelt. Jedenfalls kann er sie leichter in Erfahrung bringen. Er braucht sich auch nicht über die Eigenschaften der verschiedenartigsten Güter zu unterrichten, weil die Palette der Güter, mit denen er sich als Produzent bzw. Händler befaßt, begrenzt ist. Auf der Grundlage seiner Informationen kann er die Verpackung unschwer so dimensionieren, daß die beim Transport entstehenden Gefahren zuverlässig in Schranken gehalten werden. Wenn der Absender zu dem Ergebnis kommen sollte, daß die notwendige Verpackung zu aufwendig ist, kann er mit dem Beförderer über eine Art und Weise

der Transportabwicklung verhandeln, die mit weniger Verpackungsaufwand verbunden ist, oder vom Transport Abstand nehmen oder einfach das Schadensrisiko einkalkulieren.

Damit ist zwar nicht ohne weiteres gesagt, daß man den Absender auch dann mit dem Schadensrisiko belasten sollte, wenn er im Einzelfall trotz zumutbarer Anstrengungen eine bestimmte schadensträchtige Eigenschaft des Guts oder einen Mangel der Verpackung nicht erkennen konnte. In solchen Fällen, in denen auch den Frachtführer keine Schuld trifft, ist jedoch der Absender "näher dran", den Schaden zu tragen. Er hat den Transport veranlaßt¹⁷, das Risiko des Mangels der Verpackung bzw. der Empfindlichkeit des Guts stammt aus seiner Sphäre¹⁸, und in generell-typischer Betrachtungsweise vermag er es besser zu beherrschen und einzukalkulieren¹⁹.

b) Das Erfordernis des vertragsgemäßen Transports

aa) Abreden über die Art des Transports

Der Umstand, daß der Absender im Vergleich zum Frachtführer über einen Beherrschbarkeitsvorsprung verfügt, bedeutet nicht, daß der Frachtführer auf das Risiko keinerlei Einfluß nehmen könnte. Im Gegenteil: Die Verpackung kann in vielen Fällen durch ein besonders konstruiertes und ausgestattetes Fahrzeug oder durch eine besondere Fahrweise substituiert werden. Man denke nur an Luftfederung oder an besonders langsames Fahren. Es wäre natürlich sinnlose Verschwendung, wenn der Absender, der mit dem Frachtführer eine Beförderung mittels luftgefederter Fahrzeuge vereinbart hatte, das Gut so verpacken müßte, daß es auch die Erschütterungen aushält, die beim Transport mit normalen Lkw entstehen. Vielmehr muß in einem solchen Fall genügen, daß die Verpackung die Gefahren ausschaltet, die bei einem abrededgemäßen Transport zu besorgen sind. Die Aussage kann generalisiert werden: Die Verpackung braucht immer nur diejenigen Schäden zu verhüten, die bei einem vertragsgemäßen Transport drohen²⁰. Befördert der Frachtführer das Gut vertragswidrig, z. B. mit normalem statt mit luftgefedertem Lkw, so kann er sich nicht darauf berufen, daß die Verpackung die von einem normalen Lkw ausgehenden Stöße nicht aufgefangen habe. Diese Regel steht mit dem Prinzip der Risikoverteilung nach Herrschaftssphären voll im Einklang denn allein der Frachtführer vermag den Ablauf des Transports zu steuern. Deshalb ist es ihm im Rahmen einer verschuldensunabhängigen Frachtführerhaftung verwehrt, dem Absender entgegenzuhalten, er habe versucht, einen vertragsgemäßen Transport durchzuführen, und sei daran ohne sein Verschulden gehindert worden. Der Absender braucht die Verpackung nicht an dem Eventualfall auszurichten, daß der Frachtführer schuldlos das Gut heftigeren als den vertragskonformen Einwirkungen aussetzen könnte. Die Wahrscheinlichkeit eines solchen Falles kann ausschließlich der Frachtführer einigermaßen exakt abschätzen eine gesteigerte Verpackungspflicht würde auf seiten des Absenders nur zur volkswirtschaftlichen Vergeudung führen. Wenn man gleichwohl den Frachtführer bei bestimmten Störungen der Transportabwicklung von einer Schadensersatzpflicht befreit, so nicht deshalb, weil die Verpackung den mit diesen Störungen verbundenen Einwirkungen nicht standzuhalten vermochte, sondern weil die Störung selbst auf höherer Gewalt beruhte oder i. S. d. Art. 17 Abs. 2 CMR nicht abwendbar war.

bb) Informationen des Frachtführers über die Transportabwicklung

Teilt der Frachtführer bei Vertragsschluß mit, wie er den Transport abzuwickeln gedenkt und in welcher Weise dabei auf das Gut eingewirkt wird, so wird man im Zweifel davon ausgehen dürfen, daß ein Transport, der mit diesen Informationen nicht im Einklang steht, vertragswidrig ist. Der Absender kann sich somit im Hinblick auf die Verpackung darauf verlassen, daß die Informationen stimmen. Gleiches gilt, wenn der Frachtführer dem Absender erst nach Vertragsschluß Informationen

über die Transportabwicklung oder bestimmte Transportgefahren zukommen läßt. An sich sind beide Parteien gleich nah dran, Informationen über Klima, Straßenverhältnisse, Standzeiten etc. einzuholen vielfach besitzt der Frachtführer insoweit sogar einen Informationsvorsprung. Unterrichtet aber der Frachtführer den Absender über die zu erwartenden Transportverhältnisse, so wäre es unnütze Doppelarbeit, wenn der Absender seinerseits die Informationen überprüfen müßte. Er muß sich deshalb bei der Auswahl der Verpackung voll auf diese Informationen verlassen dürfen, solange ihm nicht vorgeworfen werden kann, daß er unschwer die Unrichtigkeit der Informationen habe durchschauen können. Daran ändert sich auch nichts, wenn der Frachtführer schuldlos Fehlinformationen aufgesessen ist. Allenfalls kann sich der Frachtführer nach den allgemeinen Regeln des Haftungsausschlusses bei höherer Gewalt etc. entlasten.

cc) Keine Informationen, keine Abreden bei Normaltransporten

Hat der Frachtführer weder Informationen über die zu erwartenden Transportverhältnisse gegeben noch hierüber mit dem Absender besondere Vereinbarungen getroffen, so muß der Absender seine Güter so verpacken, daß sie den Einwirkungen einer Beförderung standzuhalten vermögen, mit denen bei vertragskonform abgewickelten Transporten üblicherweise^{<21>} zu rechnen ist^{<22>}. Wenn der Beförderer z. B. die Wahl zwischen Straße und Schiene hat, so muß die Verpackung sowohl die schwerpunktmäßig vertikalen Stöße beim Straßentransport als auch die stärker horizontalen Stöße beim Eisenbahntransport auffangen können. Auch ansonsten ist es Sache des Absenders, sich Informationen über die zu erwartenden Einwirkungen auf das Gut zu verschaffen, die bei vertragskonformer Durchführung des Transports ex ante zu erwarten sind. Der Frachtführer ist mithin grundsätzlich nicht gehalten, den Absender zu warnen, weil der Absender ja schon von früheren Transporten her ausreichend informiert gewesen sein kann^{<23>}.

dd) Außergewöhnliche Transportverhältnisse

Zweifelhaft ist, ob man dem Absender auch die Obliegenheit auferlegen sollte, das Gut so zu verpacken, daß es bei aus seiner Sicht ganz außergewöhnlichen, für den geplanten Transport aber durchaus vertragskonformen Transportverhältnissen nicht geschädigt wird. Muß also etwa ein deutscher Absender einkalkulieren, daß gewisse Straßen in Osteuropa tiefe Schlaglöcher aufweisen, über die normalerweise mit erheblicher Geschwindigkeit hinweggefahren wird? Hier läge es an sich nahe, sich auf den Standpunkt zu stellen, der Frachtführer, der diese Strecke zu befahren hat, verfüge über die besseren Informationsmöglichkeiten. Dies ist zweifellos richtig, doch muß man auch bedenken, daß der Frachtführer nicht weiß, in welchem Umfang sich der Absender bereits Informationen verschafft hat. Deshalb ist es auch hier Sache des Absenders, von sich aus Informationen einzuholen und das Risiko von Fehlinformationen zu tragen. Der Frachtführer muß sich also darauf verlassen können, daß das Gut entsprechend den vertragsgerechten^{<24>}, wenn auch für mitteleuropäische Verhältnisse außergewöhnlichen Beförderungsbedingungen verpackt ist. Ebenso hat man zu entscheiden, wenn im Einzelfall die Verkehrsverhältnisse für den Absender objektiv unvorhersehbar waren denn das Informationsrisiko fällt in seine Sphäre. Dort, wo auch der Frachtführer von den die Beförderung erschwerenden Verhältnissen überrascht wird, muß er allerdings den Absender warnen^{<25>}.

ee) Frachtführer kann die Unzulänglichkeit der Verpackung erkennen

Von der verschuldensunabhängigen Zuordnung des Verpackungsrisikos an den Absender sollte man

eine Ausnahme machen, wenn der Frachtführer weiß²⁶ oder es für ihn offensichtlich ist²⁷ oder wird²⁸, daß die Verpackung unzulänglich ist. In all diesen Fällen wird der Frachtführer nicht mit einem ins Gewicht fallenden Informations- und Schadensverhütungsaufwand belastet denn er braucht bloß präsentenes Wissen an den Absender weiterzugeben, indem er ihn gegebenenfalls nach Unterbrechung des Transports auf den Mangel hinweist. Genauso wird man entscheiden müssen, wenn sich dem Frachtführer der dringende Verdacht einer Mangelhaftigkeit der Verpackung oder einer Informationslücke beim Absender aufdrängen mußte. Führt ein Subunternehmer den Transport durch, so kommt es auf dessen Informationsstand an.

Dagegen braucht sich der Frachtführer unter keinen Umständen vorhalten zu lassen, er hätte den fehlenden Schutz des Guts durch Verpackung erkennen können, wenn er die Verpackung näher untersucht hätte. Der Frachtführer hat nur für die Zulänglichkeit seiner Sphäre einzustehen. Dazu gehören die Gewährleistung der vertragsgerechten Transportverhältnisse und die Information über außergewöhnliche Gefahren, die im Laufe des Transports überraschend auftauchen. Ansonsten ist es Sache des Absenders, das Gut ausreichend zu verpacken. Eine Pflicht des Frachtführers, auch auf die Qualität der Verpackung zu achten, würde nur zu unnützem Doppelaufwand führen.

ff) Großserienverpackung

Die Verpackung von Gütern, die von Fall zu Fall auf den konkret bevorstehenden Transport abgestimmt wird, ist äußerst aufwendig. Deshalb wird heute bei der Serienproduktion von Gütern die Verpackung schon bei der Herstellung der Ware eingeplant und zum Teil auch schon eingebaut. Dabei schlägt man üblicherweise einen Mittelweg ein, indem man sich an den üblichen Transportverhältnissen orientiert. Das Risiko, daß sich die Verpackung bei außergewöhnlichen, aber gleichwohl vertragsgerechten Transportkonditionen als unzureichend erweist, trägt der Absender denn der Absender darf

die Konsequenzen kaufmännischer Zweckmäßigkeitentscheidung

nicht auf den Frachtführer abwälzen. Es ist Sache des Produzenten festzustellen, welchen Mehraufwand eine Verpackung verursacht, die einen sicheren Transport in alle Gegenden der Welt erlaubt, und dem das Schadensrisiko einer schwächer dimensionierten Verpackung gegenüberzustellen. Wenn sich der Produzent für die Hinnahme von Schadensrisiken entscheidet, so darf er sie nicht später auf den Frachtführer abzuladen versuchen²⁹. Vielmehr muß er im Einzelfall Informationen darüber einholen, ob bei bestimmten Transporten ein gesteigerter Schutz erforderlich ist, und gegebenenfalls die Verpackung verstärken oder eine besonders schonende Transportweise vereinbaren. Da der Frachtführer nicht wissen kann, ob sich der Absender auf die jeweiligen konkreten Transportverhältnisse eingestellt hat, muß der Absender auch das Risiko außergewöhnlicher Beförderungskonditionen auf sich nehmen. Gleiches gilt für den Händler, der sich gegebenenfalls beim Produzenten über die Qualität der Serienverpackung informieren muß.

gg) Diebstahl

Es läßt sich nicht bestreiten, daß sich das Diebstahlrisiko durch eine entsprechende Verpackung mindern läßt. So sieht der neue § 7 ADSp vor, daß Güter so verpackt sein müssen, daß der Zugriff auf den Inhalt der Packstücke äußerlich sichtbare Spuren hinterläßt. Es wäre jedoch verfehlt, eine Verpackung der Güter zu fordern, die die Diebstahlfahr weitgehend eliminiert. Das Diebstahlrisiko entspringt nämlich der Sphäre des Transportunternehmers, der das Gut in seine Obhut genommen hat und zu dessen Aufgaben es gehört, Diebstähle zu unterbinden. Der Transportunternehmer kann generell-typisch die Diebstahlfahr im Vergleich zum Absender besser einschätzen, weil er sein

Personal auswählt und weiß, welchen Schutz seine Anlagen gegen Diebstahl bieten. Der Absender kennt zwar regelmäßig besser den Wert des Guts. Dieser Informationsvorsprung ist allerdings gering, da der Absender die Art des Guts im Frachtbrief anzugeben hat oder üblicherweise in sonstiger Weise mitgeteilt hat. Dem Interesse des Transportunternehmers, seine gegen Diebstähle gerichteten Vorkehrungen nur an durchschnittlich wertvollen Gütern auszurichten, trägt nur die KVO, und dies nur bei Kostbarkeiten, Rechnung. Dies ist auch sinnvoll denn auch bei wertvolleren Gütern sollte ein optimaler Diebstahlschutz gewährleistet sein. Man kann sich daher nicht auf den Standpunkt stellen, daß vertragsgerechte Normaltransporte gänzlich ohne oder nur mit einem auf Durchschnittsgüter bezogenen Diebstahlschutz abgewickelt werden sollten und daß daher der Absender die Güter so verpacken müsse, daß das Diebstahlrisiko entfalle.

Daraus folgt jedoch nicht, daß der Absender niemals gehalten ist, durch eine entsprechende Verpackung zur Verhütung von Diebstählen beizutragen. Sowohl gem. § 34 Abs. 1 c KVO als auch gem. Art. 17 Abs. 2 CMR, 36 § 2 ER/CIM, § 82 EVO muß sich der Geschädigte ein Verschulden des Absenders vorwerfen lassen. Ein derartiges Verschulden ist vor dem Hintergrund eines für den Absender erkennbaren Diebstahlrisikos dann zu bejahen, wenn eine gefahrenmindernde Verpackung aller in Betracht kommenden Güter billiger ist als die Schutzmaßnahmen, die der Transportunternehmer ohne eine solche Verpackung treffen müßte. Deshalb leuchtet es ein, daß das RG in den Wirren nach der Revolution von 1918, als Leder besonders selten und wertvoll war, forderte, daß Leder nicht wie früher nur mit Draht verschnürt versendet werden dürfe, sondern zumindest in Leinwand oder Jute zu verpacken sei³⁰. Andererseits dürfte heute das Verbot einer Verpackung, die erkennen läßt, daß sie Geräte der Unterhaltungselektronik enthält, vielfach erheblich höhere Kosten nach sich ziehen als eine Verbesserung des Diebstahlschutzes³¹. Denkbar wäre es aber, z. B. zu fordern, Paletten mit geringem Mehraufwand so zu verpacken, daß der Inhalt des Guts nur für Eingeweihte erkennbar ist oder daß Diebstähle sofort auffallen müssen.

3. Verschuldensabhängige Haftungssysteme

a) Transportarten

Hierzu zählen das Land- und Binnengewässerfrachtrecht des HGB (§§ 429 ff.), das BinnSchG (§§ 58 f.), das WA (Art. 20) sowie das Seetransportrecht (§§ 606 ff. HGB). Alle diese Rechte mit Ausnahme des BinnSchG (§ 59 Nr. 2) enthalten keinen auf Fehler der Verpackung zugeschnittenen Haftungsausschluß. In § 608 Nr. 5 HGB ist nur allgemein von Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers die Rede. Im übrigen kommt § 254 BGB oder dessen Rechtsgedanke zum Tragen.

b) Verpackungsmängel als Mitverschulden

Wie bei den verschuldensunabhängigen Frachtrechten hat der Absender auch bei Transportarten, deren Haftungssystem verschuldensabhängig ausgeformt ist, grundsätzlich das Gut so zu verpacken, daß es den Einwirkungen eines normalen, vertragsgemäßen Transports standzuhalten vermag. Die Tatsache, daß die Verpackung nicht diesen Anforderungen genügt, begründet allerdings nicht immer den Vorwurf des Mitverschuldens. Dieser kann vielmehr entfallen, wenn die zum Schaden führende Transportgefahr unvorhersehbar war, z. B., weil das Material, aus dem das Gut gefertigt worden war, unerkennbar besonders empfindlich war oder weil der Absender von einer amtlichen Stelle geschönte Auskünfte über die zu erwartenden Transportverhältnisse erhalten hatte. In allen diesen Fällen kann dem Absender nicht der Vorwurf gemacht werden, er habe sich nicht mit der nötigen Sorgfalt um die Verpackung gekümmert. Diese Abschwächung der Verpackungsobliegenheit läßt aber nicht automatisch das Haftungsrisiko des Beförderers steigen denn dieser kann mangels besonderer Anhaltspunkte darauf vertrauen, daß das Gut wie üblich ausreichend verpackt ist. Ist die Verpackung unzureichend, so ist deshalb dem Beförderer ebenfalls regelmäßig kein Verschulden vorzuwerfen.

Die Haftung entfällt mithin in solchen Fällen schon mangels Verschuldens des Frachtführers, ohne daß noch ein Mitverschulden des Absenders geprüft werden müßte<32>.

c) Seetransporte

Berücksichtigt man, daß gem. § 606 HGB nur bei Verschulden gehaftet wird, so ist es auch sachgerecht, den Begriff "Handlungen oder Unterlassungen" in § 608 Nr. 5 HGB im Sinn verschuldeter Handlungen oder Unterlassungen auszulegen<33>. Deshalb ist in aller Regel ein zurechenbares Unterlassen ausreichender Verpackung zu verneinen, wenn das Gut in üblicher Weise verpackt worden ist<34>.

d) Binnenschifftransporte

§ 59 Abs. 1 Nr. 2 BinnSchG ist so formuliert, daß auch unverschuldete Verpackungsmängel die Haftung entfallen lassen. Den Absender trifft mithin eine verschuldensunabhängige Verpackungsobliegenheit wie bei KVO-, CMR- oder Eisenbahntransporten. Diese Besonderheit ist mit der Entstehungsgeschichte des Gesetzes zu erklären. Dem Entwurf zum BinnSchG zufolge sollte der Binnenschiffer bis zur Grenze der höheren Gewalt haften (§ 57)<35>. Mit dem Haftungsausschluß bei mangelhafter Verpackung wollte man "eine gewisse Erleichterung" gewähren. Dabei wurde hervorgehoben, daß der Schwerpunkt des heutigen § 59 BinnSchG "bei der Beweisvermutung" liege. Als man dann das Haftungssystem auf eine Verschuldenshaftung umstellte, ließ man den heutigen § 59 BinnSchG unverändert<36>. Dem Übergang zur Verschuldenshaftung sollte man heute dadurch Rechnung tragen, daß der Verpackungseinwand wie im Seerecht im Sinn des Fehlens einer für die geplante Reise handelsüblichen Verpackung interpretiert wird.

III. Transportversicherungen

1. Allgemeines

Die Haftpflichtversicherungen der Frachtführer, wie etwa die KVO- oder die CMR- Versicherung, zählen nicht zu den Transportversicherungen im eigentlichen Sinn<37>. Bei ihnen gilt der Grundsatz, daß ein Versicherungsschutz nur im Rahmen des materiellen Schadensersatzrechts gewährt wird. Sie werfen deshalb auch keine besonderen Probleme auf. Die Speditionsversicherung ist eine Schadensversicherung eigener Art, die Züge der Transport- und der Haftpflichtversicherung miteinander verbindet<38>. Da z. B. gem. Nr. 3.2 SVS/RVS Schäden nur nach Maßgabe einer hypothetischen Haftung nach den transportrechtlichen oder allgemein bürgerlich-rechtlichen Normen ersetzt werden, können sich die Versicherer auf Verpackungsfehler in dem Rahmen berufen, in dem die beteiligten Transportunternehmer dazu in der Lage gewesen wären, wenn sie nach Transportrecht oder allgemeinem bürgerlichen Recht haften würden. Ausschließlich versicherungsrechtlicher Natur ist dagegen der Einwand mangelhafter Verpackung bei den Transportversicherungen i. S. d. §§ 129 ff. VVG. So schließen z. B. § 2 c ADB 196339, § 86 ADS<40> sowie Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 7341 den Versicherungsschutz bei mangelhafter Verpackung aus.

2. ADS

Gem. § 86 der aus den Jahren 1919 bis 1920 stammenden ADS haftet der Versicherer nicht für Schäden, die durch mangelhafte Verpackung der Güter verursacht worden sind. Die Klausel übernimmt mithin die im Transporthaftungsrecht übliche Formulierung. Sie wird aber in Rechtsprechung sowie Literatur partiell abweichend vom Transporthaftungsrecht<42> interpretiert. So soll eine Verpackung ohne Rücksicht auf Verschulden<43> mangelhaft sein, die nach dem im Schiffsverkehr im allgemeinen oder nach dem für die konkrete Reise im besonderen Üblichen unzureichend erscheine<44>. Maßgebend sei das zur Abladezeit und am Abladeort Vorgeschriebene und Übliche<45>. Selbst eine fehlerhafte Verpackung sei also nicht unter allen Umständen i. S. d. § 86 ADS mangelhaft. Eine absolute Verpflichtung, die Verpackung so einzurichten, daß sie allen

voraussehenden äußeren Zufällen widerstehen könne, lasse sich rechtlich nicht begründen⁴⁶. Allerdings brauche sich der Versicherer einen Handelsmißbrauch nicht entgegenhalten zu lassen.

3. Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84

a) Die Maßgeblichkeit der Handelsüblichkeit der Verpackung

Der zweite Titel der ADS, die §§ 80 bis 99, wird regelmäßig durch die ADS- Güterversicherungs-Bedingungen überlagert. Die ADS Güterversicherung in der Fassung von 1947/47 kannte noch keine konkret auf die mangelhafte Verpackung zugeschnittene Risikoausschlussklausel. Die heute verwandten "Besonderen Bestimmungen für die Güterversicherung 1973 in der Fassung von 1984"⁴⁸ entziehen in Abweichung vom Wortlaut des § 86 ADS den Versicherungsschutz, wenn Schäden durch das "Fehlen oder Mängel handelsüblicher Verpackung" verursacht worden sind. Maßstab ist hier also ausdrücklich die Handelsüblichkeit der Verpackung.

b) Die Auslegungsmaximen

Diese Klausel ist aus der Sicht eines durchschnittlichen VN ohne versicherungsrechtliche Spezialkenntnisse auszulegen⁴⁹. Vorstellungen der Versicherer sind nur soweit maßgeblich, als sie im Wortlaut der Versicherungsbedingungen einen zumindest unvollkommenen Ausdruck gefunden haben. Die Entstehungsgeschichte der Klausel darf jedenfalls zu Lasten des Versicherten nur berücksichtigt werden, soweit sie dem typischen VN bekannt sein mußte⁵⁰. Gleiches muß für den mit den Versicherungsbedingungen verfolgten Zweck gelten⁵¹. Soweit in den Versicherungsbedingungen Begriffe verwendet werden, die in der Rechtssprache eine fest umrissene Bedeutung besitzen, schwankt die Rechtsprechung⁵². Sinnvollerweise sollte die juristische Terminologie zugrunde gelegt werden, wenn die VN erkennen können, daß sie verwandt wurde ansonsten sollten juristische Begriffe so interpretiert werden, wie sie in den betroffenen Kreisen verstanden werden. Jedenfalls ist die Regel zu beachten, daß Risikoausschlüsse und Risikobegrenzungen im Zweifel eng auszulegen sind⁵³.

c) Die Handelsüblichkeit für die in Aussicht genommene

Transportart

Vor diesem Hintergrund entfällt dem Wortlaut der Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84 zufolge der Versicherungsschutz nur dann, wenn die Verpackung nicht den im Handel zu beobachtenden Gewohnheiten entspricht. Allerdings sagt die Klausel nicht eindeutig, auf welche Art von Transport die Gewohnheiten bezogen sein müssen. Da die Verpackungsanforderungen entsprechend den - je nach Art des Transports unterschiedlichen Transportgefahren - auseinandergehen und es deshalb verschiedene Arten handelsüblicher Verpackung desselben Guts gibt und geben muß, ist die Handelsüblichkeit vor dem Hintergrund der vom VN bzw. Versicherten gewählten oder in das Ermessen des Beförderers gestellten Transportmittel und -wege festzustellen⁵⁴.

d) Die Unerheblichkeit handelsüblicher Mängel von

Verpackungen

Ist für einen solchen Transport eine bestimmte Verpackung handelsüblich, so darf sich der Versicherer nicht darauf berufen, daß sie im frachtrechtlichen Sinn mangelhaft war. Die Formulierung "Mängel handelsüblicher Verpackung" in Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84 läßt zwar durchaus die Deutung zu, daß eine handelsübliche Verpackung auch dann mangelhaft ist, wenn sie zwar handelsüblich ist, aber dennoch den objektiven Anforderungen an die Beförderungssicherheit einer Verpackung nicht genügt. Näher liegt allerdings eine Interpretation, die unter Mangelhaftigkeit nur die Abweichungen von der Handelsüblichkeit versteht. Als Mangel bezeichnet man nämlich normalerweise die Abweichung der Ist- von der Soll-Beschaffenheit. Wenn man schlechthin die

Beförderungssicherheit der Verpackung zur Soll-Eigenschaft machen würde, so wäre das Adjektiv "handelsüblich" überflüssig denn auch eine handelsübliche Verpackung wäre mangelhaft, wenn sie nicht ausreichend beförderungssicher ist. Soll das Adjektiv "handelsüblich" praktische Relevanz erlangen, so muß deshalb die Soll-Eigenschaft der Verpackung im Licht der Handelsüblichkeit und darf nicht allein entsprechend den Anforderungen der objektiven Beförderungssicherheit bestimmt werden⁵⁵. Diese restriktive Interpretation der Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84 steht mit der Regel im Einklang, daß Risikoausschlüsse im Zweifel eng auszulegen sind.

Die restriktive Auslegung entspricht auch dem Zweck der Klausel: Transporte sind für die Versicherten immer mit Gefahren verbunden. Sie können sich grundsätzlich durch ausreichende Verpackung schützen. Da alle Schutzvorkehrungen an menschlichem Fehlverhalten und Informationslücken scheitern können, müssen die Versicherten immer damit rechnen, daß der Beförderer keinen Ersatz zu leisten braucht, weil die Verpackung objektiv mangelhaft war. Der Maßstab "Handelsüblichkeit der Verpackung" bewahrt die Versicherten daher vor Schäden infolge von Fehlgriffen bei der Auswahl und Dimensionierung der Verpackung, sofern sie nur die handelsüblichen Standards eingehalten hatten⁵⁶. Sie brauchen sich mithin später weder vorhalten lassen, daß sie bzw. ihre Gehilfen sich bei der Auswahl der Verpackungsart zwar verkehrsüblich, aber nicht mit der verkehrserforderlichen Sorgfalt verhalten hätten erst recht brauchen sie nicht zu befürchten, daß sich die von ihnen gewählte Art der Verpackung entsprechend der im Frachtrecht geltenden verschuldensunabhängigen Zurechnung (Ausnahme Art. 21 WA, § 254 BGB im Fall des § 429 HGB) als objektiv ungeeignet erweist⁵⁷. Die Funktion der Formulierung "handelsüblich" statt "mangelhaft" liegt demnach darin, das für den VN relativ schwer beherrschbare Verpackungsrisiko kalkulierbarer zu machen. Dem entspricht eine strikte Auslegung des Begriffs "handelsüblich" im Sinn von "im Handel üblich" statt "im Handel angemessen oder zweckmäßig"⁵⁸. e) Handelsübliches Verhalten bei der

Verpackungstätigkeit

Wenn handelsübliche Mängel der Verpackung den Versicherungsschutz nicht tangieren, so liegt es nahe, die Handelsüblichkeit nicht nur auf das Ergebnis des Verpackens, d. h. die Verpackung, sondern auch auf das Verpacken selbst zu beziehen. Dies hätte zur Konsequenz, daß derjenige VN, der oder dessen Repräsentant mit handelsüblicher Sorgfalt Verpackungen auswählt und besorgt, selbst dann Ersatzleistungen der Transportversicherung erwarten darf, wenn im Einzelfall Mängel der Verpackung zwar nicht handelsüblich waren, aber bei mit handelsüblicher Sorgfalt durchgeführter Verpackung nicht erkennbar waren. Es bliebe dann z. B. der Versicherungsschutz auch bei ab und zu auftretenden unerkennbaren Fehlern des Verpackungsmaterials erhalten und nicht nur dort, wo das Verpackungsmaterial handelsüblich unzureichend ist.

Gegen diese Auslegung der Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84 scheint das Argument zu sprechen, daß die Verwendung von handelsüblich mangelhaften Verpackungen ein Risiko betrifft, das alle Mitglieder der Gefahrgemeinschaft in ähnlicher Weise betrifft denn alle Absender, die sich an den handelsüblichen Standards orientieren, sind gleichermaßen dadurch gefährdet, daß die Standards objektiv unzulänglich sind. Diese Erwägung gilt aber auch in Hinblick auf die Auswahl von im Einzelfall ungeeigneten Verpackungsmaterialien. Jeder Absender läuft hier ebenfalls Gefahr, trotz handelsüblicher Sorgfalt Mängel zu übersehen. Ausschlaggebend ist daher der Gedanke, daß bei handelsüblichen Mängeln der Verpackung das Risiko relativ gering ist, daß im Einzelfall vorgetäuscht wird, man habe sich mit handelsüblichen Anstrengungen um eine ausreichende Verpackung bemüht. Bei handelsüblichen Mängeln der Verpackung haben die Versicherer also nicht so sehr mit Beweisproblemen, sondern allenfalls mit dem Problem zu kämpfen, daß sich im Handel ein

Mißbrauch herausgebildet hat. Könnten sich jedoch die Versicherten im Einzelfall auch darauf berufen, daß sie sich mit handelsüblicher Sorgfalt um eine ausreichende Verpackung bemüht haben, und müßten ihnen die Versicherer diese Behauptung widerlegen, so würde den Versicherern in einer Vielzahl von Fällen der Beweis eines fahrlässigen Verhaltens mißlingen⁵⁹. Sorglose Versicherte könnten somit vielfach das Transportrisiko auf die Versichertengemeinschaft abwälzen, obwohl zumutbare Verpackungsanstrengungen den Transportschaden zuverlässig verhindert hätten. f) Handelsmißbrauch

Es ist nun durchaus denkbar, daß manche Gewohnheiten und Gebräuche des Handels als Mißstände anzusehen sind. Man denke nur an den Fall, daß ein eine ganze Branche beherrschendes Unternehmen eine Serienverpackung produziert und benutzt, die keinen vollen Schutz gegen normale Rangierstöße beim Eisenbahntransport bietet, und dieses Unternehmen das Verhalten der anderen Anbieter der Branche prägt⁶⁰. Es ist allgemein anerkannt, daß ein Handelsmißbrauch im Rahmen des § 346 HGB nicht zu beachten ist⁶¹. Gleiches soll bei einem nicht mit der Sicherheit des Verkehrs verträglichen Gebrauch gelten⁶². Ritter/Abraham⁶³ plädieren dafür, diese Rechtsgrundsätze auch im Güterversicherungsrecht fruchtbar zu machen. Dazu besteht indessen kein Anlaß. Die Versicherer werden ausreichend durch § 33 ADS geschützt. Danach werden die Versicherer von der Verpflichtung zur Leistung frei, wenn der VN, der Versicherte, der Ablader oder der Empfänger den Versicherungsfall vorsätzlich oder fahrlässig herbeigeführt hat. Dem VN und den anderen genannten Personen stehen anerkanntermaßen deren Repräsentanten⁶⁴ gleich⁶⁵. Müssen diese Personen wissen, daß die Verpackung für den geplanten Transport zwar handelsüblich, aber nicht beförderungssicher ist, so handeln sie fahrlässig und müssen den Entzug des Versicherungsschutzes hinnehmen. Beweislastprobleme werden bei Handelsmißbräuchen nur selten auftauchen, da diese hinreichend evident sein dürften.

g) Großserienverpackungen

Im Licht des § 33 ADS lassen sich auch angemessen die Probleme lösen, die Großserienverpackungen aufwerfen, die zwar den üblichen Anforderungen an die Beförderungssicherheit genügen, die aber bei außergewöhnlichen Gefahren zum Einsatz besonderer Transportmittel oder Verstaungsmaßnahmen zwingen. Wird eine solche Großserienverpackung handelsüblich auch unter außergewöhnlichen Transportverhältnissen eingesetzt, so greift Nr. 1.4.1.5 ADS Güterversicherung 73/84 nicht ein. Allerdings müssen sich Versicherte, wenn sie, die VN, Ablader oder einer ihrer Repräsentanten die Außergewöhnlichkeit der Transportverhältnisse und die Unzulänglichkeit der handelsüblichen Verpackung für derartige Transporte erkennen konnten und gleichwohl keine besonderen Schutzmaßnahmen durch Einsatz besonderer Transportfahrzeuge bzw. besondere Verstaungsmaßnahmen getroffen haben, gem. Nr. 9.6.2 ADS Güterversicherung 73/84 i. V. m. § 33 ADS fahrlässiges Verhalten entgegenhalten lassen. Kannten aber die Versicherten (etc.) die atypischen Transportbedingungen nicht, obwohl sie sich in zumutbarem Umfang zu informieren versucht hatten, so hat die Versicherung das Risiko der Unzulänglichkeit der Verpackung zu tragen. Bei laufenden Versicherungen, bei denen der Spediteur VN ist, muß beachtet werden, daß sich die Versicherten fahrlässige Falschausekündfte ihres Spediteurs grundsätzlich zurechnen lassen müssen (vgl. § 79 VVG). Freilich ist dies nicht der Fall, wenn die Auskunft von untergeordneten Angestellten des Spediteurs stammt, da diese nicht zu den Repräsentanten des Spediteurs zählen.

h) Eignung der Transportmittel

Ist eine Verpackung zwar in Hinblick auf normale Transportmittel handelsüblich, stellt sie sich aber als objektiv ungeeignet heraus, so ist es denkbar, den Versicherten vorzuwerfen, sie hätten die Transportschäden durch den Einsatz von Spezialtransportfahrzeugen verhindern können. Auch hier schadet den Versicherten letztlich nur Fahrlässigkeit. Zwar sind Transporte grundsätzlich nur

versichert, wenn die Transportmittel geeignet sind (Nr. 3.2.1 ADS Güterversicherung 73/84). Gem. Nr. 3.2.2 ADS Güterversicherung 73/84 bleibt jedoch der Versicherungsschutz unberührt, falls die Versicherten das Transportmittel oder den Spediteur oder Frachtführer mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns ausgesucht haben.

i) Kausalität

Gem. Nr. 1.4.1 ADS Güterversicherung 73/84 muß der Schaden durch die Mängel der Verpackung verursacht worden sein. Nach ständiger Rechtsprechung ist die Kausalität nicht anhand der im deutschen Zivilrecht üblicherweise maßgeblichen Adäquanztheorie, sondern nach den Grundsätzen der Causa-proxima-Lehre zu beurteilen. Die Kausalität wird daher schon dann, aber auch nur dann, bejaht, wenn der Verpackungsmangel die in ihrer Ursächlichkeit erheblichste Bedingung ist⁶⁶.

Fußnoten:

1 OLG Hamburg VersR 69, 558.

2 Koller, Transportrecht - Kommentar zu Spedition und Straßentransport - 2. Aufl. § 18 KVO Rdz. 1 f. m. N.

3 Bischof VersR 81, 539 Muth/Andresen/Pollnow, KVO § 18 Anm. 2 in Hein/Eichhoff/Pukall/Krien, Güterkraftverkehrsrecht Losebl.-Slg. Nr. P 110.

4 Verneinend Willenberg, KVO 4. Aufl. § 18 Rdz. 16 bejahend Heuer, Die Haftung des Frachtführers nach CMR 1975 S. 95 differenzierend Koller aaO (Fn. 2) § 18 KVO Rdz. 2.

5 Spera, CIM Losebl.-Slg. Stand 1986 Art. 36 Anm. 24 Weirauch/Heinze, EVO 8. Aufl. § 83 Rdz. 9 Nanassy, Das internationale Eisenbahnrecht 1957 S. 543 Wick, Das internationale Eisenbahnrecht 1974 S. 249 Finger, EVO Losebl.-Slg. Stand Januar 1992 § 62 EVO Anm. 3 a Becker, Die Haftung der Eisenbahn nach nationalem und internationalem Frachtrecht 1968 S. 117 f.

6 RG EE 40, 48 Spera aaO (Fn. 5) Art. 36 Anm. 24 Goltermann/Konow, EVO Losebl.-Slg. Stand September 1992 § 62 Anm. 1 c bb Wick aaO (Fn. 5) S. 249 Finger aaO (Fn. 5) § 62 EVO Anm. 3 b.

7 Finger aaO (Fn. 5) § 62 EVO Anm. 3 b.

8 So aber BGH VersR 55, 248 (251) = NJW 55, 625 (628) Helm in Großkomm. zum HGB 3. Aufl. Anh. I §§ 460, 83 EVO Rdz. 10 Goltermann/Konow aaO (Fn. 6) § 62 Anm. 1 a aa.

9 RG EE 40, 48 OLG Dresden EE 46, 296 OLG Hamm EE 40, 37 OLG Naumburg EE 41, 65 OLG München EE 50, 63 RG JW 1923, 231 (232) 1923, 597.

10 OLG Frankfurt/M. TranspR 86, 231 OLG München TranspR 86, 234.

11 Goltermann/Konow aaO (Fn. 6) § 62 Anm. 1 c aa schwankend Finger aaO (Fn. 5) § 83 Anm. 3 c.

12 Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 3. Aufl. § 608 Anm. B 5 a.

13 BGH VersR 58, 478 (480).

14 Vortisch/Bemm, Binnenschiffahrtsgesetz 4. Aufl. § 59 Rdz. 6.

15 Streitig vgl. Koller aaO (Fn. 2) Art. 17 CMR Rdz. 15 ff. m. N.

16 Froeb, Die Haftung für Beschaffenheitsschäden im Transportrecht 1991 S. 48 ff.

17 Vgl. Koller, Die Risikozurechnung bei Vertragsstörungen in Austauschverträgen 1979 S. 95 f., 193 ff. Froeb aaO (Fn. 16) S. 55.

18 Vgl. Froeb aaO (Fn. 16) S. 55.

19 Froeb aaO (Fn. 16) S. 49 ff.

20 Froeb aaO (Fn. 16) S. 56.

21 Vgl. BGH VersR 71, 1056, der auf die beim konkreten Transport zu erwartenden Gefahren abstellt.

22 Enger Froeb aaO (Fn. 16) S. 57 (bei Transport, der mit verkehrserforderlicher Sorgfalt durchgeführt wurde).

23 Froeb aaO (Fn. 16) S. 52 f.

24 Froeb aaO (Fn. 16) S. 57, zu eng für die CMR und EVO bei Fn. 272.

25 S. unter II 2 ee.

26 Froeb aaO (Fn. 16) S. 54 f.

27 Vgl. Koller aaO (Fn. 2) S. 38 m. N.

28 Vgl. OLG Saarbrücken VersR 76, 267 = NJW 75, 500 OLG Stuttgart VersR 80,979 (980).

29 Froeb aaO (Fn. 16) S. 58.

30 RG EE 40, 48 ebenso OLG Dresden EE 46, 296.

31 Überzeugend OLG Frankfurt/M. TranspR 86, 231 (232 f.).

32 Vgl. OLG Hamburg TranspR 88, 238 Vortisch/Bemm aaO (Fn. 14) § 59 Rdz. 6.

33 OLG Hamburg TranspR 88, 238.

34 Prüßmann/Rabe aaO (Fn. 12) § 608 HGB Anm. 5 a OLG Hamburg Hansa 75, 258 der BGH (VersR 58, 478 (480)) spricht von "handelsüblich".

- 35 Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 81 S. 335.
- 36 Reichstagsverhandlungen 1894/95 Aktenstück Nr. 253 S. 1101.
- 37 Vgl. Koller aaO (Fn. 2) § 38 KVO Rdz. 2 a. A. BGH VersR 89, 250 (251).
- 38 Helm in 25 Jahre Karlsruher Forum 1983 S. 116 f. Koller aaO (Fn. 2) vor § 1 SVS/RVS.
- 39 Abgedruckt bei Prölss/Martin, VVG 25. Aufl. S. 1971 ff.
- 40 Vgl. Schlegelberger, Seeversicherungsrecht 1960.
- 41 Abgedruckt bei Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 1985 ff.
- 42 S. Abschn. B.
- 43 BGH in Sasse, Deutsche Seeversicherung 1958-1980 Nr. 78.
- 44 Ritter/Abraham, Seeversicherungsrecht Bd. II 1967 § 86 ADS Anm. 17.
- 45 BGH in Sasse aaO (Fn. 43) Nr. 78.
- 46 Ritter/Abraham aaO (Fn. 44) § 86 ADS Anm. 17.
- 47 Abgedruckt bei Ritter/Abraham aaO (Fn. 44) S. 1412 ff.
- 48 Abgedruckt bei Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 1985 ff.
- 49 BGH VersR 82, 841 = NJW 82, 2776 Prölss in Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 32 m. N.
- 50 Ulmer in Ulmer/Brandner/Hensen, AGBG 6. Aufl. § 5 Rdz. 22 Soergel/Stein, BGB 12. Aufl. § 5 AGBG Rdz. 7 a. A. BGH VersR 76, 529 = NJW 76, 1206 78, 267 = NJW 78, 589 Prölss in Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 31 Anm. 8 einschränkend BGH VersR 81, 173 (176) = NJW 81, 870 (873).
- 51 Ulmer aaO (Fn. 50) Rdz. 21 m. N. Prölss in Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 29 f. a. A. BGH NJW 87, 1760.
- 52 Vgl. Dreher AcP 189 (1989) S. 342 m. N.
- 53 BGH VersR 91, 175.
- 54 Vgl. Voit in Prölss/Martin aaO (Fn. 39) S. 1991 Anm. 2 e.
- 55 S. oben Text bei Fn. 17. Die Klausel sollte klarstellen, daß mit dem Begriff "Fehlen" nur das gänzliche Fehlen gemeint ist.

56 OLG Hamburg VersR 72, 580 (582) 87, 43 (44) OLG Bremen TranspR 88, 236 Enge, Transportversicherung 2. Aufl. 1987 S. 119 f.

57 Vgl. OLG Hamburg HansGZ 1898, 150.

58 Unzutreffend daher LG Berlin TranspR 90, 296 (298).

59 In der Praxis werden allerdings zum Teil Versicherungsbedingungen verwandt, denen zufolge der Versicherungsschutz nur bei verschuldeten Verpackungsmängeln entfällt (Passehl, Die Beschaffenheitsschäden in der Seeversicherung 1966 S. 46).

60 Vgl. OLG Bremen TranspR 88, 236.

61 BGH NJW 87, 1886 (1887) OLG München BB 55, 748.

62 RGZ 114, 14 a. A. Baumbach/Duden/Hopt, HGB 28. Aufl. § 346 Anm. 1 F.

63 AaO (Fn. 44) § 86 ADS Anm. 17.

64 Vgl. BGH VersR 86, 696 (697) kritisch zu der Figur Prölss in Prölss/Martin aaO (Fn. 39) § 61 Anm. 2 Reme VersR 89, 115 (120 ff.).

65 Ritter/Abraham aaO (Fn. 44) § 33 ADS Anm. 15 f.

66 BGH in Sasse (Fn. 43) Nr. 78 OLG Hamburg VersR 83, 1151 (1153) TranspR 85, 293 (296) OLG Bremen TranspR 88, 236 (238) Voit in Prölss/Martin (Fn. 39) § 131 Anm. 3 a.