

Zur Problematik der Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Speditionsverkehrs (ADSp.)

Von Dr. Dr. Wilhelm Böttger

I.

Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Speditionsverkehrs, die sich auf eine Vereinbarung des Vereins Deutscher Spediteure mit den Vertretungen der Industrie und des Handels stützen, haben bei ihrer Anwendung Zweifel ausgelöst, die vornehmlich nach 1945 in der Literatur und in der Rechtsprechung ihren Niederschlag gefunden haben. Das Bedürfnis zur Aufstellung Allgemeiner Geschäftsbedingungen des Speditionsverkehrs ergibt sich aus dem Mangel des Handelsgesetzbuches, daß auch die Belange der Spediteure, insonderheit auch die Speditions-, Fracht-, Lager-, Kommissions- und sonstigen Geschäfte nicht ausreichend genug berücksichtigt. Nach einer Erklärung des Bundesministers für Verkehr hat der Spediteur Anforderungen zu genügen, die weit über das Maß dessen hinausgehen, was man von einem Durchschnittskaufmann des Einzel- oder Großhandels zu verlangen pflegt.¹⁾

Die Vielseitigkeit des modernen Speditionsbetriebes erfordert deshalb auch klare Rechtsgrundsätze, die auf die Vielheit seiner Rechtsgeschäfte ohne Einschränkung anwendbar sind. Bei der herrschenden Rechtsunsicherheit in der Anwendung der ADSp. hat die Bundesregierung sogar die Herausgabe eines Gesetzes über das Speditionsgewerbe in Erwägung gezogen. Mit Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung des Speditionsgewerbes und die angefochtene Rechtsgültigkeit der ADSp. sollen die Rechtsgrundlagen im Nachfolgenden überprüft werden.

Gesetzliche Bestimmungen über das Speditionsrecht enthalten die §§ 407 bis 415 HGB. Während aber für den eigentlichen Eisenbahntransport in der Eisenbahnverkehrsordnung eine in allen Einzelheiten geordnete Regelung der Beförderungsrechte von der Annahme bis zur Ablieferung erfolgt ist, berücksichtigen die im HGB enthaltenen Rechte und Pflichten des Spediteurs keineswegs die vielgestaltigen Eigenheiten des Speditionsbetriebes, sondern lassen hier weitgehend die Rechtsvorschriften des Kommissionsgeschäftes (§ 407 HGB) Anwendung finden, insbesondere die nach Auffassung der Spediteure gebotene Haftungsbeschränkung, die das Massenhafte des Speditionsgütergeschäftes nicht berücksichtigt und die die aus dem römischen Recht übernommene Auffassung von der Individualleistung gelten lassen will. Der Anstoß zur Selbsthilfe in Gestalt der Geschäftsbedingungen wurde bereits zu Anfang dieses Jahrhunderts gegeben. Die für einzelne Handelsplätze oder für Teilbereiche des Handels jeweils gesondert herausgegebenen Bedingungen wurden schließlich am 1. Januar 1924 vom Verein Deutscher Spediteure e. V. als „Allgemeine Geschäftsbedingungen“ bekannt gemacht. Vorausgegangen war nicht nur ein umfassendes Gutachten der Handelskammer Berlin über die Handels- und Verkehrsgebräuche im Verkehr

¹⁾ Deutsche Verkehrszeitung vom 11. August 1954.

mit den Spediteuren, sondern sie beruhten auch auf Handels- und Verkehrsgebräuchen, die die Handelskammer Berlin schon im Jahre 1921 festgestellt hatte. Da aber diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen von verschiedenen Gerichten bemängelt wurden und ein Mißbrauch des Monopols angenommen wurde, hat schließlich der Verein Deutscher Spediteure im Jahre 1926 mit den Spitzenverbänden der Wirtschaft gemeinsame neue Geschäftsbedingungen ausgearbeitet, die dann auch am 26. April 1927 bekannt gegeben wurden²⁾ Dieser Vorgang hatte im deutschen Wirtschaftsleben nur ein Vorbild, nämlich in den Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen.³⁾ Gegenüber dem Rechtszustand vom 1. Januar 1924 wurde nunmehr die Haftungsgrenze in Verbindung mit der neu geschaffenen Speditionsversicherung erweitert. Dem Auftraggeber ist jetzt Gelegenheit gegeben, sich durch Entrichtung einer geringen Prämie eine weitgehende Deckung von Schäden zu sichern, für die der Spediteur nach dem Gesetz zu haften hat. Diese Speditionsversicherung ist mit den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen unlöslich verbunden.

Die Allgemeinen Spediteurbedingungen wurden von den Gerichten als „Handelsbrauch“ in zahlreichen Urteilen anerkannt, wobei sich die Rechtsprechung auf das Gutachten der zuständigen Handelskammer zu stützen pflegte. Das Reichsgericht hatte ebenfalls die Rechtsgültigkeit der ADSp. anerkannt und führt hierzu in den Gründen folgendes aus:⁴⁾

„Dabei ist zu beachten, daß — anders als bei den in der früheren Rechtsprechung des Reichsgerichts wiederholt behandelten allgemeinen Beförderungsbedingungen des Vereins Deutscher Spediteure — die hier in Frage kommenden Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen auf Grund gemeinsamer Verhandlungen und Vereinbarungen des Vereins Deutscher Spediteure, Reichsverband des Deutschen Speditionsgewerbes, einerseits und der maßgeblichen deutschen Auftraggeberverbände andererseits zustande gekommen sind und Geltung erlangt haben.“

Durch Erlaß vom 29. Dezember 1939⁵⁾ hat der Reichsverkehrsminister die Verbindlichkeit der Allgemeinen Spediteurbedingungen anerkannt. Krien⁶⁾ bemerkt hierzu, daß der Reichsverkehrsminister vorher in monatelangen Beratungen mit den Vertretern der verladenden Wirtschaft und des Speditionsgewerbes den Inhalt der ADSp geprüft und gebilligt hat und schließlich auch das Reichsjustizministerium dem Erlaß des RVM. vom 29. Dezember 1939 zugestimmt hat. Es sei sogar geplant gewesen, die ADSp. einschließlich der Speditionsversicherung, weil sie sich als Handelsbrauch seit 1927 bewährt hatten, in das HGB einzubauen. Die Durchführung dieses gesetzgeberischen Plans wurde nur durch den Krieg unmöglich gemacht.

Da der Erlaß des früheren RVM bisher noch nicht aufgehoben worden ist, sind in der Öffentlichkeit seit 1945 immer wieder Bedenken vorgebracht worden, ob überhaupt gegenwärtig eine Verbindlichkeit der ADSp. anzunehmen sei. Es liegt zwar eine Gemeinschaftserklärung⁷⁾ von Wirtschaft und Spedition, die im Jahre 1948 veröffentlicht wurde, vor, die folgendes besagt:

²⁾ Veröffentlicht im Reichsanzeiger vom 30. Juli 1927.

³⁾ Isaac: Das Recht des Spediteurs, Berlin, 1928, Seite 62.

⁴⁾ RGZ, Band 135, S. 174.

⁵⁾ Deutscher Reichsanzeiger 1940, Nr. 4, Seite 2.

⁶⁾ Die allgemeinen Geschäftsbedingungen des Speditionsverkehrs, Wiesbaden 1948, Seite 30.

⁷⁾ Deutsche Verkehrszeitung 1948, Nr. 1.

„Unabhängig von der Verbindlichkeitserklärung im Jahre 1939 sehen wir die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp.) nach wie vor als Handelsbrauch an.“

Trotz dieser Erklärung wird in einem Urteil des Landgerichts Berlin vom 26. November 1948 (26 S 859/48)⁸⁾ dargelegt, daß die ADSp. keine Anwendung mehr finden können, und zwar mit der Begründung, daß die Anordnung des damaligen Reichsverkehrsministers vom 29. Dezember 1939 über die allgemeine Verbindlichkeit der ADSp. aus den Erfordernissen der Kriegszeit erfolgt und daher für die Zeit nach Kriegsende ihre Geltungsdauer abgelaufen sei.

Im Ausland hat sich ebenfalls ein eigenes Spediturrecht herausgebildet. Von der Förderation von Spediteurverbänden in Dänemark, Norwegen, Finnland und Schweden sind die Allgemeinen Bedingungen, festgestellt von Norddiskt Speditorförbund, herausgebracht worden. Diese Bedingungen gelten für alle Verrichtungen des Spediteurs, gleichgültig, ob sie Speditons-, Fracht-, Lager-, Versicherungs-, Kommissions- oder sonstige mit dem Speditongewerbe zusammenhängende Geschäfte betreffen. Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft in Wien hat durch Verlautbarung vom 30. Juli 1947 die ADSp. nebst einer Speditonsversicherung zum Handelsbrauch erklärt mit der Maßgabe, daß ihre Anwendung durch die Schiedsgerichte der zuständigen Landeskammern verbürgt und Verstöße dagegen mit Ordnungsstrafen geahndet werden.

II.

Tatsächlich enthält die am 29. Dezember 1939 ergangene Verbindlichkeitserklärung des RVM folgende Begründung:

„Die Kriegsverhältnisse und die Ausdehnung des deutschen Wirtschaftsraumes erfordern einheitliche Geschäftsbedingungen für das Speditongewerbe als den Mittler zwischen Verkehr und Verloader.“

Diese Begründung ist seit 1945 hinfällig. Hieraus könnte gefolgert werden, daß durch den Wegfall der Voraussetzung zur Verbindlichkeitserklärung der ADSp. der ministerielle Erlaß und auch die ADSp. untergegangen seien. Dazu ist Folgendes auszuführen:

Der Erlaß des RVM beinhaltet eine öffentlich-rechtliche Verwaltungsmaßnahme, die auf einen Zustand hinwirken sollte, der die Anwendung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in allen Fällen sicherstellte. Diese Verwaltungsmaßnahme des RVM, die allerdings aus der damaligen Lage heraus einige Änderungen und Zusätze zu den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen auslöste, konnte die zum „Handelsbrauch“ gewohnheitsmäßig entwickelte Rechtsordnung nicht beeinflussen. Auch Krien⁹⁾ führt hierzu aus, daß man unterscheiden müßte zwischen der öffentlich-rechtlichen Verpflichtung des Spediteurs zur Anwendung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen wie der Erlaß des RVM vom 29. Dezember 1939 ausdrückt, einerseits und zwischen der Anwendbarkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen als Handelsbrauch andererseits. Mit dem Erlaß des RVM ist nicht eine selbständige Rechtssetzung geschaffen worden, sondern es wurde hier nur auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, die schon vorher als Handelsbrauch Geltung hatten, hingewiesen. Es wurden also nicht die bisher vereinbarten Allgemeinen

⁸⁾ Juristische Rundschau 1949, Seite 53.

⁹⁾ Versicherungsrecht, 4. Jahrgang, Nr. 11, Seite 414.

Deutschen Spediteurbedingungen eingeführt und ihre Anwendung durchgesetzt, sondern es sollte nur verwaltungsmäßig gewährleistet sein, daß auch nicht ausnahmsweise ein Spediteur mit seinem Auftraggeber etwas anderes vereinbart, als die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen bestimmten. Wenn aber seit 1945 von vielen Gerichten der unteren und mittleren Instanz die Gültigkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen unter Hinweis auf die veränderten Verhältnisse in Staat und Wirtschaft abgelehnt worden ist, so gehen diese Entscheidungen an dem Charakter der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen als zum Handelsbrauch gewordene Norm vorbei. Der Bundesgerichtshof hat sich in den Entscheidungen vom 19. Januar 1951 I ZR 53/50¹⁰⁾ und vom 3. Februar 1953 I ZR 61/53¹¹⁾ mit der Anwendbarkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen seit 1945 befaßt. In der Entscheidung des Bundesgerichtshofes in Zivilsachen, I. Zivilsenat. Urt. vom 19. Januar 1951 i. S. A. E. (Bekl.) v. W. W. (kl.) I ZR 53/50 wird die Frage behandelt, ob der in dem Gesetz über den Güterfernverkehr aufgestellte Güterfernverkehrstarif und die in ihm enthaltene Kraftverkehrsordnung die Bedeutung einer allgemeinen normativen Vertragsordnung haben. In den Gründen wird hierzu folgendes ausgeführt:

pp. „Einen Teil dieses Tarifes bildet die Kraftverkehrsordnung (KOV). Es mag dahingestellt bleiben, ob diesen allgemein verbindliche Geltung zukommt. Denn auch, wenn diese Frage verneint werden müßte, hat der Tarif in jedem Falle seit seiner Veröffentlichung durch den Reichsverkehrsminister den Charakter einer allgemein geregelten Vertragsordnung erhalten, deren Einfluß auf alle in seinem Rahmen fallenden Rechtsgeschäfte auch nach der Auflösung des RKB geprüft werden muß, ehe auf die allgemeinen Vorschriften des Handelsgesetzbuches über das Frachtgeschäft zurückgegriffen werden darf. Die Rechtsprechung zur Geltung allgemeiner typischer Vertragsbestimmungen geht zurück auf eine Entscheidung des Reichsgerichts (RGZ 81, 117), die zum ersten Mal die Revisibilität solcher normativer Vertragsbedingungen feststellte, die als allgemeine Norm eine Vielheit anderer bereits bestehender wie auch künftig abzuschließender Vertragsverhältnisse beherrschen sollen. Nach anfänglichem Schwanken (z. B. RGZ 105, 85 und RGZ 109, 305; RG JW 1951, 1958) wurde dieser Gedanke weiter entwickelt, und es kam schließlich in der grundlegenden Entscheidung des VII. Zivilsenats vom 31. Januar 1941 (DR 1941, 1211) zum klaren Ausdruck, daß sich der Abschluß von Verträgen, die unter Bezugnahme auf oft sehr umfangreiche Geschäftsbedingungen geschlossen werden, kaum noch als eine echte vertragliche Vereinbarung an dieser dem Vertragsinhalt bildenden Regelungen darstellt. Sie bedeute — so heißt es in der Entscheidung — viel eher die Unterwerfung unter eine fertig bereitliegende Rechtsordnung, und es komme wenig darauf an, was dem in diese Rechtsordnung Eintretenden im Einzelnen von ihrem Inhalt bekannt sei. Diesen Grundsätzen, die weitgehende Zustimmung gefunden haben (vgl. Herschel DR 1941, 55, 1726; DR 1942, 753; Bernhard DR 1942 1171; Kersting DR 1041, 1211; Hamann MDR 1949, 209 RGZ 171, 46; OHG NJW 1949, 905; KG MDR 1950, 286) schließt der erkennende Senat sich an.

pp. Für die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen, auf deren Geltung der Beklagte sich außerdem beruft, würde hinsicht=

¹⁰⁾ Entscheidung des BGHZ, Band 3, Seite 200.

¹¹⁾ Entscheidung des BGHZ, Band 9, 1953, Seite 1.

lich ihrer normativen Geltung an sich ähnliches gelten wie für die KOV.“

Auch in dem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 3. Februar 1953, Akt. Z ZR 61/62, wird nicht bestritten, daß es sich bei den Allgemeinen Spediteurbedingungen um Rechtsnormen handelt.

Hiernach werden auch in der neueren Rechtsprechung des Bundesgerichtes die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen als eine fertig bereitliegende Rechtsordnung charakterisiert und damit auch die Rechtsgültigkeit dieser Bedingungen seit 1945 außer Frage gestellt. Auf die praktische Anwendung der ADSp. muß jedoch noch näher eingegangen werden.

III.

Wenn der Bundesgerichtshof über die Rechtsgültigkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen eine abschließende Entscheidung in dem Urteil vom 3. Februar 1953 getroffen hat, so ist damit noch nicht die Norm festgelegt worden, unter welchen Voraussetzungen eine Unterwerfung unter die fertig bereitliegende Rechtsordnung erfolgen muß:

Der Bundesgerichtshof hat in seinen bisherigen Entscheidungen diese für die Praxis bedeutsame Frage nicht gelöst. Er will das „Kennen müssen“ im Sinne der Rechtsprechung über normatives Recht auf den Einzelfall und den Bildungsgrad des Vertragsgegners des Spediteurs abstellen. Die oben angezogene Entscheidung vom 3. Februar 1953¹²⁾ über die Anwendbarkeit der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen besagt folgendes:

„Im Betragsverfahren wird zu prüfen bleiben, ob eine stillschweigende Unterwerfung des Klägers unter die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen angenommen werden kann. Hierbei kommt es nicht auf einen Unterwerfungswillen des Klägers an, sondern darauf, ob er wußte oder wissen mußte, daß die Beklagte ihren Speditionsgeschäften die ADSp. zugrunde zu legen pflegt. Für diese Frage ist von Bedeutung, welche Anforderungen an die Lebens- und Geschäftserfahrung des Klägers unter Berücksichtigung seines Berufskreises gestellt werden können.“

Auch in der Entscheidung I. Zivilsenat vom 5. Oktober 1951 i. S. Fa. C (Bekl.), W. M. (Kl.) I. ZR 92/50¹³⁾ stellt der Bundesgerichtshof in bezug auf vorstehende Frage folgenden Rechtsgrundsatz auf (es handelt sich hier um die Anwendbarkeit der Allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports, die in ihrer Rechtsstruktur mit den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen identisch sind):

„Die Allgemeinen Lagerbedingungen des Deutschen Möbeltransports stellen zwar eine normative Rechtsordnung dar, die an die Stelle dispositiver Vorschriften des HGB treten kann. Ihre Geltung im konkreten Fall setzt aber eine ausdrückliche oder stillschweigende Unterwerfung der Parteien unter diese Rechtsordnung voraus, die bei einem Kaufmann, der nicht regelmäßig

¹²⁾ BGHZ, Band 9, 1953, Seite 6.

¹³⁾ BGHZ, Band 3, 1951, Seite 200.

Lagerverträge abschließt, nicht ohne weiteres angenommen werden kann.“

Nach den beigezogenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofes hängt die Anwendung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen gegenüber Auftraggebern des Spediteurs nicht von der Feststellung einer entsprechenden Vereinbarung ab, wohl aber wird gefordert, daß der Auftraggeber sich den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen wenigstens ausdrücklich oder stillschweigend unterworfen hat. Hier muß besonders herausgestellt werden, daß es nach den Gedankengängen des Bundesgerichtshofes bei der Interpretation der stillschweigenden Unterwerfung unter eine fertigbereitliegende Rechtsordnung — zu der auch hinsichtlich ihrer normativen Geltung die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zu zählen sind —, auch auf den Bildungsgrad des Vertragsgegners des Spediteurs ankommen soll. Inwieweit soll aber hier die normative Kraft der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in ihrer Wirkung gegenüber den Kaufleuten und gebildeten Menschen abgegrenzt werden, zumal in den abgezogenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofes keineswegs die Merkmale und Erfordernisse des Bildungsgrades klar umrissen worden sind? Die Entscheidung der Tatfrage, ob der Vertragsgegner des Spediteurs sich den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen unterworfen hat, wird nunmehr in den meisten Fällen von der persönlichen Graduierung des Kennenmüssens der bestehenden Rechtsordnung beeinflusst, so daß hier der Weg unweigerlich zur Rechtsunsicherheit führen muß¹⁴⁾. Das praktische Beispiel ist auch durch zwei Entscheidungen des Landgerichts München I vom 27. April 1952 2 HKO 151/52 und des Oberlandgerichts München vom 12. Juni 1953 — 6 W 1040/53¹⁵⁾ statuiert worden. Diese Entscheidungen, die sich auf der Ebene der angezogenen Entscheidungen des Bundesgerichtshofes bewegen, wiederholen, „daß angesichts des Leugnens des Auftraggebers, die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zu kennen, es Sache des Spediteurs sei, das Gegenteil zu beweisen, als Voraussetzung der Unterwerfung unter die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen“. Beide Gerichte überlassen die Entscheidungen der Tatfrage, ob der Auftraggeber sich den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen unterworfen habe, dem guten Willen des Auftraggebers und bestätigen also die Auffassung, daß die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes geradezu dazu verleitet, durch Leugnen der Unterwerfung unter die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zu versuchen, eine günstigere Rechtslage zu erstreiten, als nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen begründet ist.

Zusammenfassend muß festgestellt werden:

Der Bundesgerichtshof setzt im konkreten Fall einmal voraus, daß eine ausdrückliche oder stillschweigende Unterwerfung der Parteien unter die Rechtsordnung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen bei einem Kaufmann, der nicht regelmäßig Lagerverträge abschließt, nicht ohne weiteres angenommen werden kann. Ferner unterstellt der Bundesgerichtshof dem Unterwerfungswillen der Partei die Voraussetzung, ob sie wußte oder wissen mußte, daß die Speditionsfirma ihrem Speditionsgeschäft die Allgemeinen Deutschen

¹⁴⁾ Anwendungsmäßig soll unterschieden werden, ob es sich bei dem Vertragspartner des Spediteurs um einen Kaufmann, Großunternehmer, geschäftskundigen Nichtkaufmann oder einen geschäftsunkundigen Nichtkaufmann bzw. eine Privatperson handelt. Siehe Wolgast: Der Betriebsvererber, 1954, Seite 675.

¹⁵⁾ Deutsche Verkehrszeitung vom 17. Oktober 1953, Nr. 122.

Spediteurbedingungen zugrunde zu legen pflegt und kommt hier zu der Schlußfolgerung, daß für diese Frage von Bedeutung ist, welche Anforderungen an die Lebens- und Geschäftsführung des Einzelnen unter Berücksichtigung seines Berufskreises gestellt werden können. Hier wird die Anwendung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zu einer Auslegungsfrage und damit jeweils von der Vorbildung und der gesellschaftlichen Stellung des Einzelnen abhängig gemacht. Diese Auffassung, die nicht nur Rechtsunsicherheit geschaffen hat, verstößt auch gegen die Grundsätze des Grundgesetzes über die Gleichheit jedes Staatsbürgers vor dem Gesetz.

Nach Schmidt-Lößberg¹⁶⁾ wird der Spediteur daher gut daran tun, bei Aufträgen aus Verladerkreisen die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen durch Hinweise auf Abnahmebescheinigungen und Auftragsbestätigungen zu vereinbaren. Auch Krien¹⁷⁾ weist darauf hin, daß immerhin den Spediteuren zu empfehlen sei, „daß sie einem Kunden den Wortlaut der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen zugänglich machen und hierbei den Privatkunden besonders bevorzugen, indem sie ihn ein Exemplar der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen unterzeichnen lassen. Auch Anschläge im Geschäftsraum über die Geltung der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen sowie Briefbogenvermerk des Inhalts: „Wir arbeiten nach den Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen in ihrer jeweils gültigen Fassung“ sind ratsam. Ein Vermerk auf der Rechnung ist nicht ausreichend, es sei denn, daß der Spediteur wiederholt mit demselben Auftraggeber Geschäfte abschließt“.

IV.

Die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp.) sehen eine Haftungsbeschränkung gegenüber dem Verlader vor. Um hier dem Verlader einen Versicherungsschutz zu schaffen, ist der Speditionsversicherungsschein (SVS) in die Allgemeinen Spediteurbedingungen eingebaut worden. Er gewährleistet dem deutschen Spediteur Deckung für seine Haftpflicht und dem Verlader als Gegenleistung für die von ihm übernommene Versicherungsprämie eine Ausgleichsversicherung im Hinblick auf die Haftungsbeschränkungen in den Spediteurbedingungen. In gleicher Weise hat Oesterreich den SVS eingeführt. In der Nachkriegszeit folgten die skandinavischen Staaten auf diesem Gebiete. Allerdings weicht diese Speditionsversicherung sowohl grundsätzlich als auch in den einzelnen Bestimmungen von dem deutsch-österreichischen System ab. Man beschränkte sich hier darauf, eine reine Spediteur-Haftpflichtversicherung zu schaffen. In Deutschland und Oesterreich ist der Verlader versichert, in Skandinavien nur der Spediteur. Im Gegensatz zum SVS ist die Höchstgrenze, d. h. die Ersatzpflicht im Schadenfall, in Skandinavien sehr niedrig und geht nirgends über DM 40 000,— hinaus. In Belgien, Frankreich und der Schweiz befaßte man sich gegenwärtig mit der Einführung der Speditionsversicherung. Es sind Bestrebungen im Gange, über die Fédération International des Associations de Transporteurs et Assimilés eine internationale Lösung zu finden¹⁸⁾. Allerdings

¹⁶⁾ Anmerkungen in MDR, 1953, Seite 354.

¹⁷⁾ Krien: Die Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Speditionsverkehrs (ADSp.), Seite 29, Absatz 3.

¹⁸⁾ Direktor Weber: Zurück: In der Sonderausgabe der DVZ zum FIATA-Kongreß 1953, Seite 55.

besteht auf dem Gebiet der Haftung des Spediteurs Rechtsunsicherheit insbesondere über die Frage, ob der Spediteur, der die Speditionsversicherung bei einem anderen nicht im § 39 der ADSp. bezeichneten Versicherungsunternehmen gedeckt hat, sich auf die ADSp. berufen kann. Die hier in Betracht kommenden Bestimmungen der ADSp. lauten:

§ 39

- a) Der Spediteur ist, wenn der Auftraggeber es nicht ausdrücklich schriftlich untersagt, verpflichtet, die Schäden, die dem Auftraggeber durch den Spediteur bei der Ausführung des Auftrages erwachsen können, gemäß dem hier beigefügten „Speditionsversicherungsschein“ (SVS) auf Kosten des Auftraggebers zu versichern. Die Versicherung soll bei denjenigen Versicherern gedeckt werden, die von den Spitzenverbänden der Wirtschaft, die diese ADSp. festgestellt haben, beauftragt sind.
- b) Nach Maßgabe des SVS werden auch Schäden versichert, die denjenigen Personen erwachsen können, denen das versicherte Interesse zur Zeit des den Schaden verursachenden Ereignisses zugestanden hat.
- c) Es wird nachdrücklichst darauf hingewiesen, daß lt. § 5 Ziff. 1 SVS alle Schäden, die durch Transport- oder Lagerversicherung gedeckt sind oder üblicherweise gedeckt werden, von der Speditionsversicherung ausgeschlossen sind. Dagegen wird der Auftraggeber gegen die sogen. Rollfuhrschäden gemäß dem beigefügten Rollfuhrversicherungsschein (RVS) versichert, sofern er diese Zusatzversicherung nicht ausdrücklich schriftlich untersagt hat.“

Hat der Spediteur entgegen dem § 39 a die Speditionsversicherung nicht gemäß den Bedingungen des beigefügten SVS oder nicht bei den im § 39 a bezeichneten Versicherern gedeckt, so darf er sich dem Auftraggeber gegenüber auf die ADSp. nicht berufen.

- d) Die Absätze a) bis c) gelten entsprechend für die durch den RVS gedeckte Versicherung.“

Vorab soll aber zu der Frage Stellung genommen werden, inwieweit die ADSp. gegen die Alliierten Dekartellierungsbestimmungen¹⁹⁾ verstoßen. In der Literatur und in der Rechtsprechung ist diese Frage zu Gunsten der ADSp. und des SVS in bezug auf diese Bestimmungen im allgemeinen und als Ganzes geklärt, jedoch wird die Abgrenzung des Kreises der Versicherer in Satz 2 des § 39 a) der ADSp. als ein Verstoß gegen die angezogene Verordnung Nr. 78 angesehen, insbesondere wird darauf hingewiesen, daß eine Monopolstellung darin zu erblicken sei, daß die Bestimmungen der §§ 39 a) und 41 c) den Abschluß der Speditionsversicherung nach den Bedingungen des SVS nur bei ganz bestimmten Versicherungsunternehmen und nur durch Beteiligung eines Versicherungsmaklers zulassen²⁰⁾. Hiergegen wird folgender Einwand zu erheben sein, der auch von Krien²¹⁾ geteilt wird und der auch in den zur Zeit vorliegenden Entwürfen des Kartellgesetzes seine Grundlage finden kann, und zwar daß

1. bei Abfassung der §§ 39 und 41 ADSp. nicht beabsichtigt worden ist, den Kreis der Speditionsversicherer zu schließen, vielmehr die vorgesehene Vereinbarung zwischen den Verbänden der Wirtschaft lediglich zur Festsetzung

¹⁹⁾ Verordnung Nr. 78, Artikel I, der britischen Militärregierung.

²⁰⁾ Ruwe: Versicherungsrecht, 1953, Seite 412 ff.; 1954, Seite 4 ff.

²¹⁾ Versicherungsrecht, 4. Jahrgang, Nr. 11.

- der Deckungspflicht bzw. Risikoquote, also als Sicherheitsfaktor eingeschaltet wurde,
2. die Bildung einer Arbeitsversicherungsgemeinschaft erst die billige Prämie des SVS bzw. RVS und die Uebernahme der Verpflichtung zur Bewilligung des SVS/RVS an jeden Spediteur ermöglichte,
 3. die Zusammenfassung aller Speditions- und Rollfuhrversicherungen in einer Hand durch das Erfordernis der gleichmäßigen Handhabung der Verkehrsaufträge und der Abwicklung der Versicherungsfälle geboten erscheint.

Es handelt sich hier nicht um die Bildung einer Wirtschaftsmacht zur Beherrschung des Marktes, sondern um Maßnahmen zur Erstellung eines besonderen Versicherungsschutzes. Auch Schmidt-Loßberg²²⁾ führt hierzu aus, daß der Gültigkeit der ADSp. nicht die Dekartellierungsvorschriften der Alliierten entgegenstehen.

Zur Rechtsgrundlage bezüglich der Frage, falls der Spediteur die Speditionsversicherung bei Versicherungsunternehmen außerhalb des § 39a der ADSp. untergebracht hat, wurde von der Handelskammer Hamburg in einem Gutachten²³⁾ Stellung genommen und hierzu folgendes zum Ausdruck gebracht:

„... Im Rahmen dieser ADSp. kann sich ein Spediteur seinem Auftraggeber gegenüber nur dann auf diese Bedingungen berufen, wenn er die in ihnen vorgesehene Versicherung (SVS) nach den Richtlinien vornimmt, welche im § 41 c) in Verbindung mit § 39 a) der ADSp. vorgeschrieben sind.“

Das Oberlandesgericht Düsseldorf erkannte diesen Grundsatz in seinem Urteil vom 20. Mai 1952²⁴⁾ mit dem Hinweis an, daß der Spediteur, der seiner in den ADSp. übernommenen Verpflichtung, die Verkehrsaufträge auf Grund des SVS/RVS zu versichern, nicht genügt, damit bestraft wird, daß er sich dem Auftraggeber gegenüber nicht auf die ADSp. berufen dürfe. Auch der 3. Zivilsenat des Oberlandesgerichts Nürnberg hat diese Auffassung in seinem Urteil vom 6. Februar 1953 — Aktenzeichen 3 U 171/49 —²⁵⁾ bestätigt. Der beklagte Spediteur hatte nicht die Speditionsversicherung nach den Bedingungen des Speditions- und Rollfuhrversicherungsscheins und nicht bei den Speditionsversicherern genommen. Dazu bemerkt das OLG Nürnberg:

„Auf das zwischen den Parteien durch den Abschluß des Speditionsvertrages begründete Verhältnis finden die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (ADSp.) keine Anwendung. Selbst wenn man annimmt, daß die ADSp. zumindest zwischen Kaufleuten auch ohne ausdrückliche Vereinbarung als Bestandteil eines Speditionsvertrages anzusehen sind, so kann sich doch die Beklagte im vorliegenden Falle nicht auf die ADSp. berufen, denn wie sich aus § 41 c) der ADSp. ergibt, kann sich der Spediteur dem Auftraggeber gegenüber nicht auf die ADSp. berufen, wenn er entgegen § 39 der ADSp. die Speditionsversicherung nicht gemäß den Bedingungen des Speditionsversicherungsscheins (SVS) oder nicht bei den in § 39 der ADSp. bezeichneten Versicherern gedeckt hat.“

²²⁾ Zeitschrift für Versicherungswesen, Hamburg I, 1952, Heft 8.

²³⁾ Mitgeteilt in der Deutschen Verkehrszeitung vom 20. Februar 1948, Nr. 5.

²⁴⁾ RJW, 41/53, Seite 1518.

²⁵⁾ Zeitschrift „Der Spediteur“, Jahrgang 1, Heft 6, und Neue Juristische Wochenschrift, 1954, Seite 603.

Es wird allerdings hierzu in dem angezogenen Urteil noch weiter ausgeführt:
„Es ist allerdings nicht ausgeschlossen, daß zwischen dem Spediteur und seinem Auftraggeber eine von § 39 ADSp. und dem SVS abweichende Art der Versicherung vereinbart wird, denn die Bestimmungen der ADSp. sind nachgiebiges Recht und können demzufolge zwischen den Beteiligten vertraglich geändert werden.“

Diese Rechtsausführungen lassen den Schluß zu, daß auch bei einer anderweitigen Speditionsversicherung die Berufung auf die ADSp. gegeben ist, wenn der Spediteur eine entsprechende Vereinbarung — ob ausdrücklich oder nach der beigezogenen Entscheidung des OLG Nürnberg, stillschweigend — mit seinem Auftraggeber getroffen hat²⁶⁾, zumal eine derartige Vereinbarung außerhalb der Frage steht, ob die ADSp. kraft Handelsbrauch oder kraft Unterwerfung gelten. Daß eine solche Vereinbarung zwischen Spediteur und Auftraggeber nicht kraft Handelsbrauch und auch nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes auch nicht kraft Unterwerfung gilt, beruht nicht auf §§ 41 c) und d) der ADSp., sondern darauf, daß solche Vereinbarung noch nicht zum normativen Recht geworden sein kann, wie die ADSp. es geworden sind.

²⁶⁾ Wolgast: Verkehrs Rundschau, 1954, Seite 573, und Ruwe: Versicherungsrecht, 1953, Nr. 11, und 1951, Nr. 1.