

107321



Druck von Emil Pilgram, Hoffnungsthal bei Köln.

## Die Geschäftsbedingungen der europäischen Spediteure, insbesondere die Beschränkung ihrer Haftpflicht.

Von Dr. Ernst Esch, Köln.

Eine für das Wirtschaftsleben bedeutungsvolle, für die Speditionsunternehmen und ihre Bestandsmöglichkeit ausschlaggebende Frage ist die Aufstellung und der Geltungsbereich der Bedingungen, unter denen die Ausführung einer Speditionsleistung übernommen wird. Diese Frage ist in den letzten Jahren in Rechtsprechung und Literatur lebhaft umstritten worden. Die Rechtsprechung konnte sich nur zögernd und unsicher den Erfordernissen anpassen, welche durch die Umstellung aller wirtschaftlichen Dinge geboten waren. Die formale und die soziologische, freirechtliche Rechtsschule führten einen heftigen Kampf, aus dem die soziologische Schule als Sieger hervorging. Das Gesetz darf nur den Rahmen für die Rechtsprechung abgeben, die Entscheidung in einem Streitfall muß auf den Erfahrungen des Lebens, auf Treu und Glauben, der Verkehrssitte und dem wirklichen Willen der Parteien aufgebaut werden.

Aus dem Widerstreit dieser beiden Richtungen ist die tastende, oft widerspruchsvolle, bald den Spediteuren, bald den Interessen der Konsumenten der Spediteure, der Handels- und Industriekreise, nachgebende Rechtsprechung der deutschen Gerichte, einschließlich des Reichsgerichts, zu erklären. Die Folge dieser schwankenden Judikatur ist eine für die Wirtschaftspraxis ganz allgemein sich ergebende Unsicherheit in dem Abschluß und der Durchführung von Speditionsverträgen, deren Klarstellung im allseitigen Interesse liegt.

Eingehendere Beschäftigung mit diesem Problem, insbesondere mit dessen wichtigstem Teil, der Beschränkung der gesetzlichen Haftpflicht der Spediteure, führte zur Untersuchung des tatsächlichen und rechtlichen Zustandes in außerdeutschen Ländern. Die Studien zu dieser Untersuchung mußten sich zunächst auf die regelmäßige Voraussetzung von allgemeinen Geschäftsbedingungen der Spediteure, auf das Vorhandensein von Interessenvertretungen der Speditionsunternehmen erstrecken. Das Ergebnis dieser Studien sei, nach einer kurzen Er-



örterung der zur Zeit in Deutschland bestehenden Verhältnisse, im folgenden dargelegt, wobei eine umfassendere Darstellung des interessanten Stoffes einer späteren Gelegenheit vorbehalten bleiben soll.

Der Verein Deutscher Spediteure, Berlin, die alle wirtschaftlich bedeutenden Spediteurunternehmungen umfassende Interessenvertretung der reichsdeutschen Spediteure, hat bereits auf seiner Generalversammlung in Hamburg im Jahre 1908 „allgemeine Beförderungsbedingungen“ beschlossen, deren Anwendung allen Mitgliedern des Vereins bei Speditionsaufträgen empfohlen wurde. Die Beförderungsbedingungen sind im Jahre 1909 in der Speditions- und Schiffsahrtszeitung und der deutschen Industriezeitung bekanntgegeben und durch besonderes Rundschreiben allen Handelskammern zur Bekanntheit an ihre Mitglieder übersandt worden. In der Folgezeit sind die Bedingungen in mehrfacher Abänderung durch die Tagespresse und die Fachzeitschriften wiederholt veröffentlicht worden. Auf den „allgemeinen Beförderungsbedingungen“ oder, wie sie später genannt wurden, den „allgemeinen Geschäftsbedingungen“ des Vereins Deutscher Spediteure, fußten die „Zusatzbedingungen“, die von den örtlichen Interessenvertretungen der Spediteure, die sich an den meisten größten Speditionsplätzen bildeten, aufgestellt und der Öffentlichkeit bekanntgegeben wurden.

Eine der wesentlichsten, in der Praxis zu den meisten Streitfällen führende Bestimmung ist die Haftungsbeschränkung, der Ausschluß der Haftung für eigenes Verschulden und das Verschulden der Angestellten, im Falle der Haftung die Beschränkung auf eine Höchstsumme. Diese Bestimmung ist in den verschiedenen örtlichen Zusatzbedingungen nicht einheitlich geregelt. Die Vorschrift der „Kölnener Zusatzbedingungen“ lautet: „Der Spediteur haftet für Sachschäden irgend welcher Art nur, wenn ihn selbst ein Verschulden oder seinen gesetzlichen Vertreter ein grobes Verschulden trifft. . . . In allen Fällen . . . bleibt die Haftung . . . auf den Höchstbetrag von 10.— Mk. für das Bruttokilogramm bis zur Höchstgrenze von 6000.— Mk. für den einzelnen Vertrag und den einzelnen Schadensfall beschränkt.“

Ueber die Geltung der allgemeinen und der Zusatz-Geschäftsbedingungen ist zu sagen:

1. Die Geschäftsbedingungen gelten, wenn sie ausdrücklich mündlich oder schriftlich vereinbart worden sind.
2. Die Bedingungen gelten auch dann als vereinbart, wenn der Spediteur in seinem Vertragsangebot auf die „beiliegenden“ oder auf dem Briefbogen abgedruckten Bedingungen Bezug nimmt, sofern der andere Vertragsteil nicht die Geltung ausdrücklich ausgeschlossen hat. Gleichgültig ist, ob die im Bestätigungsschreiben als beiliegend bezeichneten Geschäftsbedingungen wirklich beiliegen oder versehentlich weggelassen und dem Auftraggeber unbekannt geblieben sind.
3. Der Abdruck oder die Befügung der Bedingungen in dem Offertschreiben ist nicht erforderlich, wenn in dem Schreiben allgemein

auf das Vorhandensein und die Zugrundelegung von allgemeinen Geschäftsbedingungen Bezug genommen ist.

4. Auch ohne besondere Vereinbarung gelten die Bedingungen, wenn der Auftraggeber des Spediteurs weiß oder wissen muß, daß der Spediteur seine Geschäfte nur unter Bedingungen abschließt. Er muß es wissen, wenn die Bedingungen Handelsgebrauch geworden, insbesondere, wenn sie von einer zuständigen Stelle, in erster Linie der Handelskammer, als Handelsgebrauch oder als ortsblich erklärt worden sind, ferner wenn die Bedingungen als ordnungsgemäß öffentlich bekannt gemacht zu gelten haben. In diesen Fällen muß der Güterversender die Bedingungen auch dann gegen sich gelten lassen, wenn er sie nicht kennt.
5. Ob die Bedingungen als ordnungsgemäß öffentlich bekanntgemacht zu gelten haben, ist nach Lage des Falles zu beurteilen. Notwendig ist wiederholte Bekanntmachung in Fachzeitschriften, sowie insbesondere in Tageszeitungen, zweckmäßig die Mitteilung an die Handelskammern und sonstigen Interessenvertretungen der Wirtschaftsprüfung. Aushang der Bedingungen in den Geschäftsräumen des Speditionsunternehmens genügt im allgemeinen nicht.
6. Nach Abschluß des Speditionsvertrages können die nicht zum Vertragsinhalt gewordenen Bedingungen nachträglich dem Güterversender nicht aufgezwungen werden. Jedoch kann dieser sich auch nach Vertragsabschluß mit den ihm bekanntgegebenen Bedingungen einverstanden erklären. Ein stillschweigendes Einverständnis ist anzunehmen, wenn beispielsweise auf einem Güterabholerschein die Bedingungen aufgedruckt sind und der Güterversender das Gut nach Unterschrift des Abholers aushändigt.
7. Der Spediteur kann in den Geschäftsbedingungen seine gesetzliche Haftung ausschließen oder beschränken, mit Ausnahme der Haftung für eigenen Vorsatz, als auch die Haftung für Verschulden des Geschäftsinhabers und seiner Angestellten. Umstritten und bis heute noch nicht endgültig geklärt ist die Frage, inwieweit diese Haftungsbeschränkung von den Spediteuren ihren Kunden zugemutet werden darf. Das Reichsgericht sieht mit Recht dann eine Haftungsbeschränkung als nichtig an, wenn damit eine Ausbeutung einer Monopolstellung beabsichtigt sein sollte. Liegt ein solcher Mißbrauch nicht vor, so erklärt es das Reichsgericht als zulässig, daß die Spediteure ihre Haftung für eigene Fahrlässigkeit, sowie für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit der Angestellten ausschließen oder beschränken. Ob Mißbrauch einer Monopolstellung vorliegt, will das Reichsgericht nach Lage des Falles beurteilt sehen, wobei es allerdings in neueren Entscheidungen die in den tatsächlichen wirtschaftlichen Verhältnissen keine Stütze findende Auffassung erkennen läßt, daß die Spediteure eine monopolartige Stellung innehaben, vor allem dort, wo ein örtlicher Zusammenschluß der Spediteure erfolgt ist. Als sittenwidrige Ausbeutung dieses Monopols erachtet es das Reichs-



gericht, wenn die Haftung für eigene oder leitender Angestellten Fahrlässigkeiten ausgeschlossen oder eingeschränkt wird. An dieser Stellungnahme hält das Reichsgericht noch fest, obwohl die übrige Rechtsprechung sich bereits in beachtlichen Entscheidungen gegen die Auffassung der Sittenwidrigkeit der Haftungsbeschränkung gewandt hat.

Den Organisationen und Geschäftsgebräuchen der reichsdeutschen Spediteure entsprechen in vielen Punkten die entsprechenden Einrichtungen in Oesterreich. Die umfassendste der österreichischen Interessenvertretungen der Spediteure ist der „Zentralverband der Spediteure“ mit dem Sitz in Wien, der bisher den Namen „Verband österreichischer und ungarischer Spediteure“ führte. Ein zweiter Verband ist der „Allgemeine Möbeltransport-Verband“, bisher genannt „Verband der österreichischen Möbelltransporteure“. Eine Organisation örtlicher Art ist der „Verein der Wiener Spediteure“, dem die älteren und bedeutenderen Wiener Firmen angehören. Neben diesem Verein besetzt in der „Zwangsgenossenschaft des Gremiums der Wiener Kaufmannschaft“ eine „Fachsektion der Wiener Spediteure“, welche alle Spediteure Wiens umfaßt. In dieser Fachsektion liegt gegenwärtig der Schwerpunkt der Interessenvertretung der Wiener Spediteure, während der Verein der Wiener Spediteure seit einiger Zeit in den Hintergrund getreten ist.

Seit dem Kriege besteht auch eine gesetzliche Vertretung der österreichischen Spediteure im sogenannten „Fachausschuß der Spediteure“, der durch Verordnung des Handelsministeriums vom 13. Dezember 1917 ins Leben gerufen und bestimmt war, bei Erfüllung der Aufgaben der Kriegs- und Ubergangswirtschaft mitzuarbeiten. Er ist eine Art Unterorganisation des „Wirtschaftsausschusses der Kaufmannschaft“, der gleichfalls durch das Gesetz geschaffen und für die Aufgaben der Kriegs- und Ubergangswirtschaft bestimmt war. Sowohl im Wirtschaftsausschuß wie im Fachausschuß sitzt ein Regierungskommissar aus dem Handels-Ministerium.

Der Zentralverband der Spediteure in Oesterreich hat die Handelsgebräuche im Speditionsgewerbe im Jahre 1912 gesammelt und durch Mitteilungen an die Handelskammern, Gerichte und Wirtschaftsvertretungen bekannt gemacht. Diese Handelsbräuche sind dann durch Beschluß des Vorstandes des Wirtschaftsausschusses der Kaufmannschaft auf Grund § 2 der Verordnung des Handels-Ministeriums vom 13. Dezember 1917 genehmigt worden. Aus den Handelsbräuchen sind folgende bemerkenswert:

#### Uebernahmesätze.

„Feste Uebernahmesätze umfassen nur die Gebühren normal verlaufender Geschäfte. In den Uebernahmesätzen sind mangels entsprechender Vereinbarungen von vornherein nicht inbegriffen: Bahnebenengebühren, Porti, Stempel, Asskuranzprämien, Zölle, Grenz- und Zollspesen, Krangebühren, die dem Frachtführer oder der Eisenbahn separat zu vergüten sind; Liege-, Wiege- und Lagergelder, Win-

terstandskosten u. ä., sofern diese Spesen nicht durch ein Verschulden des Spediteurs entstanden sind.

Alle jene Auslagen, Gebühren und Kosten, welche dem Spediteur bei einzelnen Geschäften durch deren abnormalen Verlauf erwachsen, sind ihm gesondert zu vergüten. Als „abnormal“ ist derjenige Verlauf anzusehen, bei welchem Spesen erwachsen, die der Spediteur beim Abschluß nicht kennen konnte. Hierzu gehören z. B. Liegegelder, Uebervwinterungskosten, Spesen infolge Eintritts und Beseitigung von Eisgefahren, Spesen, die durch Störungen im Betriebe des gewählten Frachtführers, Schifflers oder Zwischenpediteurs entstehen, Reparaturkosten u. s. f.

#### Versicherung.

Der Spediteur ist nicht verpflichtet, ohne Auftrag des Kommitenten für die Versicherung des Speditionsgutes und Frachtgutes nach irgend einer Richtung vorzusorgen. Die Angabe einer Wertziffer in dem dem Spediteur erteilten Auftrag ist jedoch als fester Asskuranzantrag anzusehen, wenn die Angabe der Ziffer nicht ausdrücklich zu anderen Zwecken erfolgt. Ist zwar ein Versicherungsauftrag erteilt worden, sind jedoch die zu versichernden Gefahren im Auftrag nicht bezeichnet, so versichert der Spediteur bloß die von den inländischen, ungarischen oder von ausländischen, in Oesterreich konzessionierten Versicherungsgesellschaften nach ihren allgemeinen Versicherungsbedingungen für das Speditionsgut, die Transportart und die Transportroute gedeckten gewöhnlichen Transportgefahren. Besondere Transportgefahren, wie Diebstahl, Berabung, Bruch etc. werden, soweit ihre Deckung bei einer inländischen, ungarischen oder ausländischen, in Oesterreich konzessionierten Versicherungsgesellschaft möglich ist, nur zufolge besonderen Auftrages versichert.

Die Empfangnahme der Güter erfolgt ohne Nachweisung, wenn nicht ein besonderer Auftrag vorliegt oder wenn nicht die mangelhafte äußere Beschaffenheit des Gutes Veranlassung zur Nachweisung des Gutes gibt.

Der dem Spediteur erteilte Auftrag gilt seitens desselben bei Erfüllung, wenn er das Gut dem Empfänger vor seinem Wohnhaus oder seinem Geschäftlokal zu Abnahme bereitgestellt hat. Der Spediteur ist jedoch auf vorheriges Verlangen des Empfängers verpflichtet, auf eigene Gefahr gegen Vergütung der Kosten das Abtragen der Güter nach mit Fuhrwerken nicht erreichbaren ebenerdigen Lokalen, in Stockwerke und in Keller, bezüglich aller Sendungen, deren einzelne Stücke nicht mehr als 60 kg. wiegen und durch einen Mann getragen werden können, zu übernehmen.

#### Beförderungsart.

Kann der Transport auf verschiedenen Routen, mit Hilfe verschiedener Wagentypen oder in verschiedener Art (z. B. zu Lande oder zu Wasser, als Eil- oder Fracht- oder Sammelgut) durchgeführt werden, so bleibt mangels besonderer Weisung die entsprechende Wahl dem Ermessen des Spediteurs überlassen. Der Spediteur kann jedoch das Gut nur in derselben Beförderungsart weitersenden, in der er es empfangen hat. Die Vorschriften der übergebenen Begleitpapiere sind immer einzuhalten.

Ist bei Eisenbahntransporten nur der Ort in der Verfügung des Auftraggebers angegeben, so hat der Spediteur die nach seinem Ermessen günstigste Bahn-(Schiffs-) Station zu wählen.“

Der Zentralverband der Spediteure hat weiterhin allgemeine Beförderungsbedingungen verfaßt und bekannt gegeben. In diesen Bedingungen ist die Haftung des Spediteurs durch folgende Bestimmungen entsprechend den reichsdeutschen Vorschriften eingeschränkt worden:

„Für Geld, Wertpapiere, Urkunden, Kunstgegenstände und Kostbarkeiten aller Art, ferner für Waren, deren Wert über Kronen 25. per Kilogramm beträgt, haftet der Spediteur nur, wenn ihm der Wert oder die Beschaffenheit des Gutes so



rechtzeitig bekannt gegeben wurde, daß er die Uebernahme des Auftrages ablehnen oder die erforderlichen Vorsichtsmaßregeln treffen konnte.

Für Verlust, Minderung oder Beschädigung des Gutes in der Zeit von der Uebernahme desselben bei der Partei bis zur erfolgten Uebergabe an die Verkehrranstalt oder an den Empfänger oder umgekehrt haftet der Spediteur auch als Frachtführer, sofern Haftung besteht, höchstens mit Kronen 1000 per Kollo, wenn ihm keine Wertangabe gemacht oder kein Versicherungsauftrag erteilt wurde. Hat jedoch die Partei für das Gut dem Spediteur für die erwähnten Gefahren eine Wertangabe gemacht oder einen Versicherungsauftrag mit Wertangabe erteilt, dann haftet der Spediteur für den wirklichen Schaden, jedoch höchstens bis zu dem versicherten Wert."

Es ist den österreichischen Speditoren bisher noch nicht gelungen, die Bestimmungen über die Haftungsbeschränkung durch den Wirtschaftsausschuß der Kaufmannschaft anerkennen und in die Handelsbräuche übernehmen zu lassen. Der Zentralverband der österreichischen Spediture versucht zur Zeit die Aufnahme der Haftungsbeschränkungsklausel in die Handelsbräuche durchzusetzen. Die Kammer für Gewerbe, Handel und Industrie hat in einem Rundschreiben von allen österreichischen Wirtschaftskorporationen Gutachten zu der von den Speditoren gewünschte Maßnahme verlangt. Die Gutachten sind jedoch größtenteils in einem den Speditoren ungünstigen Sinne ausgefallen, insbesondere mit Rücksicht auf die zu geringe Höhe der Haftung. Die Spediture versuchen nunmehr durch Erhöhung der Haftungssumme dem Widerstand zu begegnen.

Wenn auch eine allgemeine Anerkennung der Haftungsbeschränkungsklausel als Handelsbrauch noch nicht erfolgt ist, so ist die Klausel doch bereits durch mehrere Gerichtsurteile als zu Recht bestehend anerkannt worden. In keinem Falle ist in Oesterreich bisher die Haftungsbeschränkung als wider die guten Sitten verstößend und daher als nichtig erklärt worden. Von einer Monopolstellung der Spediture und der sittenwidrigen Ausnutzung dieser Stellung haben die österreichischen Richter bisher noch nicht gesprochen.

Die ungarischen Spediture sind im „Landesverband der ungarischen Spediture“ mit dem Sitz in Budapest zusammengelassen. Auch dieser Verband hat Geschäftsbedingungen ausgearbeitet, die für den Geschäftsverkehr der Spediture Gültigkeit haben. Die Geschäftsbedingungen enthalten ebenso wie die Beförderungsbedingungen der österreichischen Spediture auch Beförderungsstarife, zu deren Einhaltung die ungarischen Spediture verpflichtet sind. Eine derartige allgemeine Bindung sämtlicher Spediture eines Landes auf die Tarife ist im reichsdeutschen Speditionsgewerbe nicht eingeführt, wohl aber im Möbeltransportgewerbe, in welchem die Tarif- und Interessengemeinschaft des deutschen Möbeltransports für alle der Interessengemeinschaft angeschlossenen Verbände und deren Mitglieder gültige Tarife aufgestellt hat. Die Tarifregelung der Spediture in Deutschland erfolgt fast ausschließlich durch die örtlichen Organisationen.

Nach den Geschäftsbedingungen des Landesverbandes der ungarischen Spediture haftet der Spediteur bei Wertangabe für den vollen

Wert des Gutes. In der Wertangabe wird ein Auftrag zur Versicherung des Gutes erblickt. In Ermangelung eines Versicherungsauftrages haftet der Spediteur nur bis zum Höchstwerte von 850 Kronen pro Kollo. Die ungarische Kaufmannschaft ist durch wiederholte Bekanntmachungen auf die Beschränkungsklausel aufmerksam gemacht worden; sie hat sich im Großen und Ganzen damit abgefunden. Sie sichert sich durch regelmäßige Erteilung von Versicherungsaufträgen für das Gut.

Die Spediture in der Tschechoslowakei sind in zwei Verbänden zusammengelassen, die deutschen, magyarischen und einige gemäßigte tschechoslowakische Spediture im „Globus, Verband internationaler Spediture in der Tschechoslowakei“ in Prag, die tschechischen im „Svaz ceskoslovenskych zasilatelů“, dem „Verband tschechoslowakischer Spediture“ in Prag. Beide Verbände sind mit der Ausarbeitung von Geschäftsbedingungen, in Ablehnung an diejenigen des Vereins Deutscher Spediture, beschäftigt. In diese Bedingungen soll auch die Haftungsbeschränkung aufgenommen werden, ähnlich wie sie bereits bei einer Reihe örtlicher Vereinigungen in der Tschechoslowakei in Kraft sind. So lautet z. B. die entsprechende Bestimmung der Tetschen-Bodenbacher Spediture: „Laut Bedingungen des Vereins Tetschen-Bodenbacher Spediture ist unsere Haftpflicht für alle von uns behandelten Güter, gleichviel, aus welchem Anlaß wir zu haften haben, in der Weise beschränkt, daß in einem von uns zu vertretenden Schadensfalle der Wert des betreffenden Gutes mit höchstens Kronen 150 für 100 kg Rohgewicht anzunehmen ist.“ Die Worte „gleichviel, aus welchem Anlaß wir zu haften haben“, stellen dieselbe weitgehende Haftungsbeschränkung dar, wie sie in Deutschland üblich ist.

Eine noch junge Organisation ist der „Verband der Spediture des Königreichs Jugoslawien“ mit dem Sitz in Zagreb. Eigene Geschäftsbedingungen hat dieser Verband noch nicht, er richtet sich im wesentlichen nach den Gepflogenheiten der österreichischen Spediture, ohne allerdings mangels innerer Geschlossenheit eine einheitliche Front in seinem Geschäftsgebahren zu zeigen. Bemerkenswert ist, daß sich vor kurzer Zeit das jugoslawische Justizministerium an den Verband mit dem Ersuchen um Vorschläge zur Bearbeitung neuer Gesetzentwürfe, die Spedition betreffend, gewandt hat, ein Verfahren, von dem manches Justizministerium anderer europäischer Länder etwas lernen könnte.

In Rumänien besteht keine organisierte Interessenvertretung der Spediture. In einigen Fällen haben sich die Spediture zwecks gemeinsamen Vorgehens in einer bestimmten Standesfrage vorübergehend zusammengeschlossen, ein dauernder Zusammenschluß ist jedoch daraus nicht entstanden. Lediglich in einigen kleineren Städten, insbesondere in den Gebieten der ehemaligen österreichischen und ungarischen Monarchie bestehen örtliche Interessen-Vereinigungen der Spediture, die es aber zu einer größeren Bedeutung nicht gebracht haben.



Infolge des mangelnden Zusammenschlusses bestehen auch keine allgemeinen Geschäftsbedingungen. Jedes Unternehmen arbeitet seine Beförderungsbedingungen nach der Eigenart seines Betriebes aus, wobei allerdings die Hauptvorschriften der größeren Firmen übereinstimmend lauten.

In diesen Sonderbedingungen der einzelnen Unternehmungen wird seit einiger Zeit eine Haftungsbeschränkungsklausel aufgenommen, welche besagt, daß bei Verlust, Beschädigung oder Verspätung eines Gutes seitens des Spediteurs nur jene Entschädigung geleistet wird, welche die am Transport beteiligten Verkehrsanstalten oder die Versicherungsgesellschaften ihnen vergüten. Die rumänischen Spediteure haben diese Einschränkung soweit ausgedehnt, daß sie die Schadensbeträge erst nach Flüssigmachung durch die Verkehrsanstalten oder die Versicherungsgesellschaften auszahlen. Die Haftungsbeschränkung gilt jedoch anders wie in Deutschland nicht in den Fällen grober Fahrlässigkeit. In diesen Fällen tritt also die volle Haftung ein.

Die gesetzliche Haftung der Spediteure ist in dem rumänischen Handelsgesetzbuch gleichgestellt der Haftung des Frachtführers. Unter „Carau“ versteht das rumänische Handelsgesetzbuch „eine Person, welche sich verpflichtet, selbst Transporte auf irgendeine Weise auszuführen, oder aber Transporte von Gegenständen jedweder Art ausführen zu lassen. Diese Zusammenwerfung zweier verschiedener Gewerbezweige hat in der Praxis der rumänischen Gerichte zu zahlreichen Irrtümern und Verwechslungen zwischen der Haftpflicht des Frachtführers und des Spediteurs, des Frachtvermittlers, geführt. Eine für die Spediteure ungünstige Folge ist die weitere Ausdehnung der gesetzlichen Haftpflicht des Spediteurs. Die Bestimmung lautet:

„Der Spediteur (Frachtführer) ist für den Verlust oder die Beschädigung der ihm zum Transporte anvertrauten Güter von dem Augenblicke an verantwortlich, in welchem er diese übernimmt, bis zum Zeitpunkt ihrer Uebergabe an den Empfänger, außer wenn er den Nachweis führt, daß der Verlust oder die Beschädigung durch einen Zufall oder ein Ereignis höherer Gewalt verursacht wurde, ebenso durch innere Fehler oder mangelhafte Beschaffenheit der Güter und bei Verschulden des Absenders oder des Empfängers.“

Die durch die weitgehende Haftpflicht geschaffene ungünstige Stellung der rumänischen Spediteure wird durch eine für den Transportvertrag gesetzlich festgesetzte kurze Verjährungsfrist in etwa verbessert. Die Ansprüche gegen den Spediteur aus dem Transportvertrage verjähren innerhalb 6 Monaten bezw. innerhalb eines Jahres, falls der Transport von oder nach außereuropäischen Ländern durchgeführt worden ist.

In Italien gibt es keine dem Verein Deutscher Spediteure entsprechende Vereinigung. Infolgedessen gibt es auch keine allgemeinen Beförderungsbedingungen, auch keine Haftungsbeschränkung. Es ist die Regel, daß der Spediteur für das Gut in vollem Umfang haftet,

wenn er nicht im einzelnen Falle mit seinem Kunden besondere Abmachungen getroffen hat. In einigen Städten sind Versuche zu einem Zusammenschluß gemacht worden. So hat sich in Rom eine Transportgewerbe-Vereinigung gebildet mit dem Zweck, Mindestpreise für Transporte festzusetzen und die Innehaltung dieser Preise von den Mitgliedern zu erzwingen. Auf die Frage der Haftungsbeschränkung gehen die Bedingungen dieser Vereinigung nicht ein. Beachtlich ist eine bezirkliche Vereinigung italienischer Spediteure, welche sich in Mailand gebildet hat, die „Associazione Lombarda FRA GLI INDUSTRIALI IN TRASPORTI!“. Dieser Vereinigung sind die größten italienischen Speditionsfirmen beigetreten. Sie hat einen allgemein gültigen Tarif aufgestellt und in diesen Tarif einige Beförderungsbedingungen aufgenommen, in denen die Haftung auf ein Maximum von L5000 für jedes Kollli beschränkt ist.

In der Schweiz haftet der Spediteur nach schweizerischem Obligationsrecht bei Verlust einer Sendung für den vollen Handelswert des Gutes, also einschließlich Fracht, Zoll und Gewinn. Der „Verband der schweizerischen Spediteure“ mit dem Sitz in Bern hat allgemeine Bedingungen ausgearbeitet, welche bei Speditions geschäften für beide Teile verbindlich sein sollen. Auf Grund dieser Bedingungen haftet der schweizerische Spediteur nur bei grobem eigenen Verschulden oder bei grobem Verschulden von Hilfspersonen. In keinem Falle haftet der Spediteur für mehr als den Fakturawert, welchen das Frachtgut zur Zeit der Aufgabe am Versandorte hatte.

Die allgemeinen Bedingungen der schweizerischen Spediteure gelten bisher nicht auf Grund öffentlicher Bekanntmachung oder Erklärung als Handelsbrauch. Sie müssen jedem einzelnen Kunden zugestellt werden unter dem ausdrücklichen Hinweis darauf, daß der Transport nur auf Grund dieser Bedingungen ausgeführt werde. Die Schweizer Gerichte haben sogar den Abdruck der allgemeinen Bedingungen auf der Rückseite einer Frachtofferte als nicht genügend angesehen, wenn nicht auf der ersten Seite ausdrücklich darauf hingewiesen ist, daß nur zu den umstehend abgedruckten Bedingungen der Transport übernommen werde. Um die Bedingungen zum Handelsbrauch werden zu lassen, sind sie vom Schweizer Spediteur-Verband im vergangenen Jahre wiederholt in der Tagespresse bekannt gemacht, auch bei den schweizerischen Gerichten und Handelskammern hinterlegt worden.

Die holländischen Spediteure, deren bedeutendsten Firmen in dem „Verein Rotterdamer Spediteure“ und dem „Verein Amsterdamer Spediteure“ zusammengeschlossen sind, schließen ihre Transporte unter den allgemeinen Bedingungen der „Vereinigung van Rotterdamsche Expeditieus“ sowie des „Amsterdamer Spediteurvereins“ ab. Diese Bedingungen sind den deutschen Bedingungen nachgebildet. Auffallend ist, daß die Bedingungen von Rotterdam und Amsterdam sich in der wichtigsten Bestimmung, der Haftungsbeschränkung, unterscheiden. Während die Amsterdamer Spediteure noch keine Ein-



schränkung der Haftung kennen, haben die Rotterdamer Spediteure ihre Haftung dahin eingeschränkt, daß der Wert der Güter für die Berechnung der Schadensvergütung in keinem Falle höher als mit 11,0,80 das Kilo Brutto angenommen wird. Ob die holländischen Spediteure mit dieser Bestimmung auch ihre Haftung im Falle der Fahrlässigkeit einschränken wollten, kann zweifelhaft sein. Der Verein Rotterdamer Spediteure ist der Auffassung, daß die Gerichte eine Beschränkung der Verantwortlichkeit für fahrlässig verursachte Schäden, weil wider die guten Sitten verstoßend, nicht anerkennen würden.

Eine allgemeine Anerkennung der Bedingungen durch die holländischen Wirtschaftskreise ist noch nicht erfolgt. Sie müssen also im Einzelfalle zum Vertragsinhalt gemacht werden, wobei dem Spediteur der Nachweis freisteht, daß auch in den Fällen, in denen auf die Bedingungen nicht ausdrücklich Bezug genommen worden ist, diese dennoch gelten, da sie dem Kunden bekannt waren.

Die gesetzlichen Vorschriften über die Pflichten des Spediteurs entsprechen in Holland den deutschen Bestimmungen.

In Luxemburg besteht weder ein organisatorischer Zusammenschluß der Spediteure, noch sind allgemeine oder für den einzelnen Spediteur Geltung habende Beförderungsbedingungen aufgestellt worden. Der Geschäftsverkehr vollzieht sich daher unter voller Verantwortlichkeit des Spediteurs.

In Belgien liegt die Organisation der Spediteure sehr im Argen. Eine Landesorganisation besteht nicht. Zwar besteht an einzelnen größeren Plätzen, so z. B. in Antwerpen ein „Cercle des Expéditeurs“, dem jedoch nur ein Teil der ortsansässigen Spediteure angeschlossen ist. Der Zweck dieses Zusammenschlusses ist, die Interessen der Spediteure bei der zuständigen Handelskammer zu vertreten. Mangels organisatorischen Zusammenschlusses bestehen auch keine allgemein gültigen Geschäftsbedingungen. Jede Firma hat ihre eigenen Uebernahmebedingungen, die zwar in wesentlichen Punkten mit denen anderer Firmen übereinstimmen. In diesen Bedingungen pflegen die belgischen Spediteure eine weitgehende Haftungsbeschränkung zu vereinbaren, ähnlich wie sie von belgischen See-Reedereien in ihren Seekonnosmenten allgemein aufgenommen werden:

„Le vapeur n'est pas responsable pour pertes, avaries ou vols de marchandises, qui peuvent être couvertes par assurance“.

Auf Grund des französischen Handelsgesetzbuches besteht für die französischen Spediteure eine volle Haftung mit Ausnahme der höheren Gewalt. Diese Haftung hat die Vereinigung französischer Spediteure, „chambre Syndicale des transports“, welche ihren Sitz in Paris hat, während des Krieges auf 2 Frcs. das Kilo einzuschränken beschlossen. Der Beschluß wurde der Kundschaft mitgeteilt, auch öffentlich bekannt gemacht. Allgemeine Geltung hat jedoch die Haftungsbeschränkung in Frankreich nicht erlangt. Die nach dem code de commerce sowohl für den Spediteur wie für den Frachtführer bestehende Haftung für den vollen Wert der ihnen anvertrauten Güter kann nur durch ausdrückliche Vereinbarung mit den Güterversen-

den eingeschränkt werden. Die öffentliche Bekanntmachung der Haftungseinschränkung genügt in Frankreich nicht, um sie zur allgemeinen Geltung zu bringen. Sogar die Mitteilung der Bedingungen an die Kunden durch Rundschreiben oder durch Hinweis auf den Briefköpfe wird als nicht genügend anerkannt, sofern nicht ein ausdrückliches Anerkenntnis des Einverständnisses des Kunden mit den Bedingungen erfolgt.

Die französischen Spediteure sind nicht stark genug organisiert, um die Haftungsbeschränkung allgemein durchzusetzen. Ein zu schroffes Vorgehen würde die Kundschaft in die Arme der Eisenbahnverwaltung und der außenstehenden Spediteure treiben, wobei zu beachten ist, daß in Frankreich die Eisenbahnverwaltung in gleicher Weise wie die Spediteure das Abholen und den Versand der Güter bewerkstelligen.

In Spanien ist zu unterscheiden zwischen Spediteuren und Zollagenten. Wirtschaftlich bedeutsamer sind die Zollagenten, welche die zollamtliche Abfertigung der Güter an den Hafenplätzen vornehmen und dann die Ware einem Rollfuhrunternehmer zur Weiterbeförderung übergeben. Die Zollagenten sind meist gleichzeitig Spediteure, während umgekehrt die Spediteure darnach trachten, die Eigenschaft eines Zollagenten zu erlangen, oder aber, die Inlandspediteure, mit Zollagenten in ein enges geschäftliches Verhältnis zu treten.

Eine wirtschaftliche Interessenvertretung der Spediteure, soweit sie nicht Zollagenten sind, besteht nicht. Die Zollagenten haben sich an den Hafenplätzen und Grenzübergängen zusammengeschlossen, in den sogenannten „Colegios de Comisionistas y Agentes de Aduanas“. Diese Gruppen arbeiten zur Zeit noch nicht zusammen — Bestrebungen auf Schaffung einer einheitlichen über ganz Spanien sich erstreckenden Organisation sind im Gange — sondern es besteht eine selbständige Gruppe Nordwest, die Gruppe spanisch-französischer Grenzübergang, die Gruppe Barcelona und die Gruppe Mittelmeer. Diese Gruppen arbeiten nicht nur nicht zusammen sondern bekämpfen sich untereinander, hervorgerufen durch das Bestreben, bei der großen Zahl Eingangshäfen in Spanien den Verkehr nach dem Hafen der Gruppe zu lenken. Die Folge ist, daß jede Gruppe ihre eigenen Geschäftsbedingungen hat, die insbesondere in der Berechnung der Gebührensätze wesentlich voneinander abweichen. Die Mitglieder der einzelnen Gruppen sind unter Androhung von Vertragsstrafen an die Innehaltung der von der Gruppe aufgestellten Mindesttarife gebunden.

Eine Haftungsbeschränkung ist in Spanien unbekannt. Die Spediteure und Zollagenten haften in demselben Umfange wie die Eisenbahngesellschaften.

In England ist das Speditionsgewerbe meist mit dem Schiffsmaklergeschäft verbunden. Eine besondere Organisation der englischen Spediteure gibt es nicht. Wohl besteht in London eine „Shipping and Forwarding Agents Conference“, deren Bedeutung aber keine umfassende ist. Die Bedingungen, unter denen die englischen Spediteure ihre Geschäfte abschließen, stimmen in der Regel mit denen der Schiffsgesellschaften überein. Wenn auch die Bedingungen nicht für das



ganze Land einheitlich festgelegt sind, so sind sie doch in den einzelnen Unternehmungen im wesentlichen einheitlich aufgestellt. Meist ist in den Bedingungen die Haftung eingeschränkt, und zwar auf 10 Pfund für das Kollı, bei einigen Firmen sogar auf 5 Pfund und weniger.

Aus den Bedingungen eines großen englischen Unternehmens sind folgende Vorschriften von Interesse:

„Die Haftpflicht der Unternehmer für Verlust und Schaden eines jeden einzelnen Artikels, Gegenstandes oder Ballen (ob dem Lagermeister oder Unternehmer übergeben oder nicht) ist beschränkt auf 10 Pfund. Die Unternehmer sind aber gern bereit, im Namen des Kunden eine Versicherung abzuschließen gegen größeren Verlust oder Schaden. Hierzu ist jedoch Voraussetzung schriftlicher Auftrag, sowie richtige Vorauszahlung der Versicherungsprämie.

Die Unternehmer sollen unter keinen Umständen haftbar sein für Schaden, der durch Feuchtigkeit (auch nicht durch eigene Fahrlässigkeit verschuldet) oder durch Motten entsteht, oder für Verlust oder Schaden verursacht durch Werke Gottes, Bürgerkrieg, Invasion, Krieg oder Explosion, Eisenbahnunglücke und Seegefahr oder für Verminderung oder Defizit am Gewicht bei leicht verderblichen Gütern. Die Unternehmer sind nicht verantwortlich bei Verlust oder Schaden, verursacht durch Feuer beim Transport, Lagerung oder Verpackung, doch wollen sie eine Versicherung im Namen des Kunden abschließen, falls sie hierzu schriftlichen Auftrag erhalten.

Im Falle auf Grund dieses Vertrages eine Schadenersatzforderung entsteht, so muß sie innerhalb 3 Tagen nach Abholen oder Abbleiern der Güter schriftlich eingereicht werden, oder falls es sich um behaupteten Verlust handelt, innerhalb 3 Tagen nach dem Zeitpunkt, wo die Güter, deren Verlust behauptet wird, bei regelmäßigem Verlauf hätten eintreffen müssen. Die Unternehmer sollen für keine solche Forderung haftbar sein, wenn sie nicht innerhalb dreier Tagen angemeldet ist, wobei die Zeit als wesentlicher Bestandteil des Vertrages gelten soll; desgleichen sind die Unternehmer dann nicht haftbar, wenn in dem Gebäude, zu oder von dem die Güter transportiert werden, andere als die Arbeiter der Unternehmer tätig sind und die Forderung nicht sogleich bei der Abbleierung geltend gemacht wird. Im Falle aber ein Gegenstand verloren geht oder beschädigt wird, für den die Unternehmer haften, dann soll es ihnen immer noch freistehen, den Gegenstand zu ersetzen oder zu bezahlen.“

Diese Bedingungen enthalten keine ausdrückliche Bestimmung, ob die Einschränkung der Haftung auch dann eintritt, wenn der Schaden durch Verschulden des Geschäftsinhabers oder seiner Leute entstanden ist. Hierüber findet sich in den Bedingungen eines anderen englischen Unternehmens die Vorschrift, daß bei eigenem Verschulden des Firmeninhabers die volle Haftung übernommen, dagegen die Haftung bei Verschulden der Angestellten abgelehnt wird.

In Litauen bestehen weder Interessenvertretungen noch allgemeine Geschäftsbedingungen der Spediture. Von den deutschen Spedituren in Litauen ausgehende Bestrebungen, die Bedingungen des Vereins Deutscher Spediture einzuführen, haben noch keinen Erfolg erzielt.

In Polen ist das Speditionsgewerbe am mangelhaftesten von allen bisher genannten Ländern organisiert. Während in den übrigen Ländern, in denen heute noch kein organisierter Zusammenschluß besteht, doch wenigstens Bestrebungen auf Schaffung eines solchen im Gange sind, ist in Polen derartiges in absehbarer Zeit nicht zu erwarten. Eine Einschränkung der vollen Haftung des Spediturs für den Verlust oder Beschädigung von Gütern wird in Polen in der Regel nicht ver-

einbart. Die Spediture haften daher fast in sämtlichen Schadensfällen in vollem Umlage.

Die Spediture der nordischen Staaten sind in dem „Nördiskt Speditörförbund“ zusammengeschlossen. Dieser Verband umfaßt die Speditur-Vereine von Götting, Helsingfors, Kristiania, Kopenhagen und Stockholm. Er entwickelt eine im Interesse der nordischen Spediture wertvolle Tätigkeit. Die von ihm ausgearbeiteten „Gemeinsamen Bestimmungen des nordischen Spediturverbandes“ sind sorgfältig aufgestellt und werden allgemein beachtet. Die Bestimmungen enthalten auch eine Haftungseinschränkung, „Die Haftung sowohl für Transport als für Lagerung wird auf Kr. 1.— das Bruttokilogramm beschränkt, jedoch nicht über Kr. 500.— für jedes Kollı.“ Wenn auch nicht ausdrücklich gesagt ist, daß die Einschränkung auch im Falle des Verschuldens des Spediturs oder seiner Erfüllungsgehilfen eintritt, so ist dies doch nach dem Gesamteinhalte der Bestimmungen und der Einordnung der Haftungsbeschränkung an den Schluß der Vorschriften über die Haftung des Spediturs als gewollt anzunehmen.

Das Ergebnis vorstehender Untersuchung ist folgendes:

Entsprechend dem Vorbild der reichsdeutschen Spediture, dem sich die österreichischen Spediture bereits in vollem Umfange angeschlossen haben, sind in fast allen europäischen Staaten mit wirtschaftlich bedeutsamem Speditionsgewerbe Bestrebungen auf Zusammenschluß zu Interessenvertretungen vorhanden. Der treibende Grund zu diesen Bestrebungen ist die Erkenntnis der Notwendigkeit, im Interesse der Erhaltung der Betriebe Maßnahmen unter den Landesspedituren zu vereinbaren, die einmal einen Schutz gegen unlautere Konkurrenz darstellen, sodann die unter den gegebenen allgemeinen Verhältnissen, insbesondere mit Rücksicht auf die Vergütung für die Speditionsleistung erforderliche Einschränkung der gesetzlichen Haftpflicht festzulegen. Wo es noch nicht zu Landesorganisationen der Spediture gekommen ist, haben doch diese Beweggründe die Bildung örtlicher Vereinigungen im Gefolge gehabt oder wenigstens die einzelnen Unternehmungen veranlaßt, in ihren Geschäftsbedingungen die gesetzliche Haftung weitgehend einzuschränken. Diese Tatsache wird zur Schaffung größerer Organisationen mit stärkerer Durchschlagskraft führen.

Noch einen Gedanken hat die Untersuchung nahegelegt: Föhlung zu suchen mit den vorhandenen und im Werden begriffenen Organisationen des europäischen Speditionsgewerbes, zunächst zwecks Aussprache über gemeinsame Fragen, von denen die Haftungseinschränkung eine der wichtigsten ist. Ob aus dieser ersten Föhlungnahme eine dauernde wird, läßt sich nicht absehen. Jedenfalls haben die Vorarbeiten zu dieser Studie gezeigt, daß lebhaftes Interesse für ein Zusammengehen der europäischen Spediture in wichtigen Fragen des Gewerbes vorhanden ist, ein Zusammengehen, das nicht nur dem Speditionsgewerbe und dem Gesamtverkehr, sondern auch den Beziehungen der Völker untereinander förderlich sein könnte.

