

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 161/78

URTEIL

Verkündet am

28. Januar 1980

Kaufmann

Justizobersekretär.

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Heinrich S[REDACTED] KG, Ost-W[REDACTED]-Straße [REDACTED], H[REDACTED] [REDACTED],
vertreten durch ihren persönlich haftenden Gesellschafter
Franz F[REDACTED], Ha[REDACTED] Allee [REDACTED], A[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

1. die Firma So[REDACTED] R[REDACTED]-See-Linie, K[REDACTED]straße [REDACTED],
D[REDACTED] [REDACTED],
2. den Kapitän Hans Z[REDACTED], K[REDACTED]straße [REDACTED],
D[REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Januar 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittel im übrigen - das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 22. Juni 1978 aufgehoben, soweit es den Zahlungsantrag gegen die Beklagten zu 1 und 2 abgewiesen und der Klägerin neben den außergerichtlichen Kosten der damaligen Beklagten zu 3 alle weiteren Kosten des Berufungsverfahrens auferlegt hat.

Die Sache wird im Umfang der Aufhebung an das Berufungsgericht zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen. Diesem wird auch die Entscheidung über die Kosten des Revisionsrechtszuges übertragen, soweit darüber nicht bereits in dem Senatsbeschuß vom 7. Juni 1979 entschieden worden ist.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die R- , M- und Seeschiffahrtskontor GmbH, D- -Ru- (frühere Beklagte zu 3), hatte auf Grund eines mit der Fa. Waldemar Ze- , Zentralimport - H- , geschlossenen Verschiffungskontrakts für diese Anfang November 1975 rund 1.027 t Profilstahl von G- (Sp-) nach Hamburg zu befördern. Zur Durchführung des Transports charterte die Verfrachterin das von der Beklagten zu 1 bereederte MS "Sa-", dessen Kapitän der Beklagte zu 2 war. Nach dem Beladen des MS "Sa-" stellte die Beklagte zu 1 zwei Konnossemente über rund 554 t bzw. 473 t aus. Beim Löschen der Partie am 11. November 1975 in Hamburg wies diese erhebliche Schäden auf. Hierauf will die Klägerin (als Transportversicherer) an ihre Versicherungsnehmerin, die Fa. Ze- -, 82.141,05 DM gezahlt haben. Diesen Betrag verlangt sie - sowohl aus abgetretenem Recht der Fa. Zeitelhack als auch aus abgetretenem Recht der Konnossements-empfängerin (Stahl- und Metallhandels AG, Zü-) - von den Beklagten ersetzt. Sie hat behauptet, die Partie sei unsachgemäß gestaut und dadurch beschädigt worden. Mit der am 9. Februar 1977 beim Landgericht Duisburg eingegangenen Klage hat sie beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 82.141,05 DM nebst Zinsen zu verurteilen sowie festzustellen, daß die Beklagte zu 1 wegen dieser Forderung auch dinglich mit ihrem MS "Sa-" hafte.

Hinweis: Auch Teile der Urteilssammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



Nach Ansicht der Beklagten ist die Klage schon deshalb unbegründet, weil die Klägerin den Klageanspruch nicht innerhalb der Frist des § 612 HGB gerichtlich geltend gemacht habe und der Anspruch außerdem verjährt sei. Hilfsweise haben sie vorgetragen, daß es allein Sache der Ladungsbeteiligten gewesen sei, für ein ordnungsgemäßes Stauen der Partie zu sorgen; auch seien sie von einer etwaigen Haftung für den streitigen Schaden freigezeichnet.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat die Frage, ob der Beklagte zu 2 den Ladungsschaden verschuldet hat, offen gelassen. Es hat die Klage gegenüber der Beklagten zu 1 abgewiesen, weil ein etwaiger, gegen diese allein nach den §§ 606, 607 Abs. 1 HGB in Betracht kommender Schadensersatzanspruch nicht innerhalb der (einjährigen) Ausschußfrist des § 612 HGB gerichtlich geltend gemacht worden sei. Eine etwaige Haftung des Beklagten zu 2 (§§ 511, 512 HGB, § 823 Abs. 1 BGB) hat es mit Rücksicht darauf verneint, daß dieser, nachdem die Beklagte zu 1 nicht mehr in Anspruch genommen werden könne, ebenfalls nicht mehr schadensersatzpflichtig sei. Das ergebe sich aus der Paramount-Klausel der Konnossementsbedingungen, die "eine zu Gunsten des Beklagten zu 2 wirkende Beschränkung der Haftung enthalte".

II. Die Abweisung der Klage hält nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Im Ergebnis zu Recht hat das Berufungsgericht den Feststellungsantrag abgewiesen. Für diesen Antrag fehlt das Feststellungsinteresse. Die Klägerin hätte auch insoweit von Anfang an Leistungsklage erheben können. Im übrigen haben alle Prozeßbeteiligten übersehen, daß der Reeder seit der Änderung des § 486 HGB durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 - BGBl. I 966 (in Kraft seit 6. April 1973 - BGBl. II 161) für das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung nicht mehr dinglich mit dem Schiff haftet, ferner Schadensersatzforderungen wegen Beschädigung der Ladung des eigenen Fahrzeugs nach § 754 Abs. 1 Ziff. 3 Halbsatz 2 n.F. HGB nicht mehr die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren.

2. Zuzustimmen ist dem Berufungsgericht im Ergebnis auch insoweit, als es einen (fracht-)vertraglichen Schadensersatzanspruch der Fa. Ze[REDACTED] gegen die Beklagte zu 1 verneint hat. Ein solcher, aus §§ 606, 607 Abs. 1 HGB herzuleitender Anspruch scheitert schon daran, daß zwischen den Genannten keine frachtvertraglichen Beziehungen bestanden haben, somit Ze[REDACTED] im Verhältnis zu der Beklagten zu 1 nicht Befrachter der beschädigten Partie gewesen ist. Auf die Frage, ob die Klägerin einen solchen Anspruch rechtzeitig geltend gemacht hat (§ 612 HGB), kommt es deshalb in diesem Zusammenhang nicht an.

3. Anders ist das hingegen, soweit es um einen Schadensersatzanspruch der Stahl- und Metallhandels AG als konnossementsmäßig legitimierte Empfängerin der beschädigten Partie aus den §§ 606, 607 Abs. 1 HGB gegen die Beklagte zu 1 geht. Einem solchen Anspruch steht, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, entgegen, daß die Klage erst nach Ablauf der Jahresfrist des § 612 HGB eingereicht worden ist. Daß diese Frist, wie die Klägerin behauptet hat, von dem Versicherer der Beklagten zu 1 um drei Monate verlängert worden ist, hat das Berufungsgericht nicht feststellen können. Dabei hat es nicht, wie die Revision rügt, gegen die §§ 391, 448 ZPO verstoßen. Insoweit sieht der Senat gemäß § 565 a ZPO von einer Begründung ab. Auch vermag der Schriftwechsel zwischen der Klägerin und dem Versicherer der Beklagten zu 1 nicht die Ansicht der Revision zu stützen, daß die Berufung der Beklagten zu 1 auf den Ablauf der Frist des § 612 HGB arglistig sei.

4. Als Anspruchsgrundlage gegen die Beklagte zu 1 kommen aber nicht nur die §§ 606, 607 Abs. 1 HGB in Betracht, sondern auch § 485 HGB. Nach dieser Vorschrift ist der Reeder für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Allerdings ist diese Haftung nach § 485 Satz 2 HGB gegenüber den Ladungsbeteiligten des eigenen Schiffes dahin beschränkt, daß der Reeder ihnen "nur insoweit haftet, wie der Verfrachter ein Verschulden der Schiffsbesatzung zu vertreten hat". Zum Kreis der Ladungsbeteiligten gehört hier aber nur die Stahl- und Metallhandels AG als konnossementsmäßig legitimierte Empfängerin der beschädigten Partie.

Hingegen ist hierzu nicht die Fa. Ze [REDACTED] zu rechnen, weil sie nicht Befrachterin des MS "Sa [REDACTED]" und damit nicht Ladungsbeteiligte im Sinne des § 485 Satz 2 HGB gewesen ist (vgl. auch oben Ziff. 2). Ihr kann demnach die Beklagte zu 1 nicht entgegenhalten, daß sie auch als Reeder dieses Schiffes lediglich wie ein Verfrachter für ein Verschulden der Schiffsbesatzung hafte, wogegen die Anwendbarkeit der Vorschrift des § 485 Satz 2 HGB gegenüber der Stahl- und Metallhandels AG bewirkt, daß ein Schadensersatzanspruch der letzteren aus § 485 Satz 1 HGB ebenfalls wegen Versäumung der Klagefrist des § 612 HGB erloschen ist (vgl. Senatsurt. v. 9. 7. 73 - II ZR 86/71, LM § 612 HGB Nr. 4 = VersR 1973, 1038).

5. Das Berufungsgericht hat die Bestimmung des § 485 HGB als Grundlage für einen Schadensersatzanspruch der Fa. Ze [REDACTED] gegen die Beklagte zu 1 übersehen und demgemäß auch nicht geprüft, ob diese sich gegenüber einem solchen Anspruch mit Erfolg auf eine Haftungs-freizeichnung berufen kann. Das ist zu verneinen.

Die Beklagte zu 1 hat eine derartige Freizeichnung aus der Inkorporationsklausel ("All terms and conditions, liberties and exceptions auf the Charter Party, dated as overleaf, are herewith incorporated") der beiden Konnossemente ("C [REDACTED]") in Verbindung mit Ziff. 9 der G [REDACTED]-Charter entnommen, auf deren Grundlage sie den Chartervertrag mit der R [REDACTED]-, M [REDACTED]- und Seeschiffahrts-kontor GmbH offenbar abgeschlossen hat. Insoweit berücksichtigt sie aber nicht, daß die Konnossemente nur für das Rechtsverhältnis zwischen ihr und der Empfängerin

der beschädigten Partie maßgebend sind (§ 656 Abs. 1 HGB) und im übrigen keine vertraglichen Beziehungen zwischen ihr und der Fa. Ze [REDACTED] bestanden haben. Bedeutsam ist hingegen, daß es in dem Verschiffungskontrakt zwischen der R [REDACTED]-, M [REDACTED]- und Seeschiffahrtskontor GmbH und der Fa. Ze [REDACTED] heißt,

"Es gelten die Bedingungen der am Transport beteiligten Unternehmen:

- a) für den Seetransport die Ge [REDACTED] c/p und das Co [REDACTED]-Bill,
- b) ...",

so daß sich die Beklagte zu 1 wohl deshalb gegenüber einem Schadensersatzanspruch der Fa. Ze [REDACTED] aus § 485 HGB auf Ziff. 9 der Gencon-Charter berufen kann (vgl. auch Senatsurt. v. 21. 10. 71 - II ZR 157/69, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 37 = VersR 1972, 40). Indes beinhaltet der hier in Betracht kommende Passus der genannten Ziffer

"Owners are to be responsible for loss or damage to the goods ... in case the loss, damage ... has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers or their stevedores or servants) ..."

keine Freizeichnung des Reeders von der Haftung für ein Verschulden des Kapitäns beim Stauen der Güter. Das gilt auch dann, falls das Verschulden des Kapitäns in der mangelhaften Überwachung der (nach der Behauptung der Beklagten) von einem Dritten auszuführenden

Stauarbeiten bestanden haben sollte (zu einem derartigen Verschulden vgl. BGHZ 70, 113, 116/117 = VersR 1978, 245, 246).

6. Für die Entscheidung über den gegen die Beklagte zu 1 gerichteten Zahlungsantrag kann demnach nicht die Frage offen bleiben, ob der Beklagte zu 2 als Kapitän des MS "Sa" durch ein fehlerhaftes Verhalten beim Stauen der rund 1.027 t Profilstahl den streitigen Schaden verursacht hat. Das gilt ebenso für die Beurteilung des gegen ihn selbst verfolgten Zahlungsanspruchs:

Wird die Ladung eines Seeschiffes beim Stauen durch ein Verschulden des Kapitäns beschädigt, so haftet er den Ladungsbeteiligten (somit hier der Stahl- und Metallhandels AG als Konnossementsempfängerin) für deren Schaden nach den §§ 511, 512, 514 Abs. 1 HGB. Ferner ist er dem Eigentümer der Ladung (was hier zunächst auch die Fa. Zeitelhack als erste Käuferin der Partie gewesen sein kann) nach § 823 Abs. 1 BGB zum Schadensersatz verpflichtet. Auch greift zu Gunsten des Kapitäns nach der jeweils eindeutigen Gesetzesfassung weder die Ausschlußfrist des § 612 HGB noch die Regelung des § 901 Nr. 4, § 903 Abs. 1 HGB (Verjährungsfrist von einem Jahr für Forderungen gegen den Verfrachter aus Frachtverträgen und aus Konnossementen, gerechnet vom Schluß des Jahres ihrer Fälligkeit) ein. Wieso das im Streitfall, wie das Berufungsgericht zumindest für die Vorschrift des § 612 HGB meint, auf Grund der "Paramount-Clause" in den Bedingungen der beiden Konnossemente der Fall sein soll, ist nicht ersichtlich.

Abgesehen davon, daß diese Bedingungen gegenüber der Fa. Ze[REDACTED] überhaupt nicht gelten (vgl. oben Ziff. 5), sieht die sog. Paramount-Klausel nicht die haftungsmäßige Gleichstellung des Kapitäns mit dem Verfrachter oder dem Reeder vor (so hingegen die sog. Himalaya-Klausel, vgl. Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil Anh. II § 663 b Rnr. 61). Vielmehr will sie die Anwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen der Haager Regeln erreichen und die Berufung des Verfrachters auf **haftungsbeschränkende Klauseln verhindern, die nicht mit der Mindesthaftung der Haager Regeln verträglich sind** (Senatsurt. v. 21. 12. 70 - II ZR 39/70, LM § 38 ZPO Nr. 12 = VersR 1971, 336, 337; vgl. auch Schaps/Abraham a.a.O. 1. Teil vor § 556 Rnr. 32 sowie Prüssmann, Seehandelsrecht Vor § 556 Anm. VI G). Die Haager Regeln befassen sich aber weder mit **der Haftung des Kapitäns, geschweige** stellen sie ihn haftungsmäßig mit dem Verfrachter gleich (vgl. Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht S. 84/85). Im übrigen würde vorliegend dem Beklagten zu 2 eine Einbeziehung in die Regelung von Ziff. 9 der G[REDACTED]-Charter überhaupt nichts nützen, weil diese den Fall einer Beschädigung der Ladung durch ein fehlerhaftes Verhalten des Kapitäns beim Stauen ausdrücklich von der Haftungsfreizeichnung ausnimmt.

7. Danach bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht, an das sie - unter teilweiser Aufhebung des angefochtenen Urteils - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen ist.

Stempel Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann Bundschuh