

7

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

HGB § 660

Zum Begriff der "Einheit" im Sinne des § 660 HGB.

BGH, Urt. v. 19. September 1983 - II ZR 208/82 - OLG Bremen
LG Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 208/82

URTEIL

Verkündet am
19. September 1983
Kanik,
Justizhauptsekretärin

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

der A-TE Allgemeine Electricitäts-Gesellschaft
Be/F, vertreten durch ihren Vorstandsvorsitzenden
Heinz D und den stellvertretenden Vorsitzenden Dr. rer.pol.
Horst B, A-Hochhaus, F/M,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. -

gegen

die COMPANIA ANONIMA V de Na,
E C Vi, Es de P Vi,
Ca (Ve), vertreten durch den Präsidenten
des Board of Directors Konteradmiral Andres Eduardo
Br Ma, Ca,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. ,
Dr. und -



- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. September 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c.Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 7. Oktober 1982 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte hat Ende 1977 eine von der Klägerin hergestellte und unter Einschaltung ihrer venezolanischen Tochtergesellschaft an die dortige staatliche Elektrizitätsgesellschaft verkaufte Gasturbinen-Generatoranlage mit ihrem MS "Venezuela" von Bremen nach Guanta (Ve██████) verfrachtet. Nach dem Konnossement hat die Partie "9 Cajas, 11 Jaulas und 3 S.E. (= Sin Embalaje)" mit einem Gesamtgewicht von 295.187 kg umfaßt. Eines der drei unverpackten Stücke war ein Generator. Dieser fiel in Guanta beim Löschen in das Hafenbecken und wurde schwer beschädigt. Wegen des weit über 2 Mio. DM betragenden Schadens nimmt die Klägerin, auch aus abgetretenem Recht ihrer Tochtergesellschaft, der beteiligten Spediteure, der Käuferin und

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



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

des Transportversicherers, die Beklagte in Anspruch. Sie hat - zuletzt - beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 500.000 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagte hält den Klageanspruch für unbegründet: Der Generator sei durch unsachgemäßes Bedienen des Ladegeschirrs seitens eines Bootsmanns des MS "Ve[REDACTED]" in das Hafenbecken gestürzt. Für dessen Fehlverhalten sei ihre Haftung nach § 660 HGB auf - bereits an die Klägerin gezahlte - 1.250 DM beschränkt. Der Generator sei als "Einheit" im Sinne dieser Vorschrift anzusehen.

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

Entscheidungsgründe:

I. Die Beklagte haftet gemäß § 606 Satz 2, § 607 Abs. 1 HGB für den Ladungsschaden. Sie hat nicht dartun können, daß dieser auf Umständen beruht, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten.

II. Das Konnossement enthält keine Wertdeklaration. Die Haftung der Beklagten ist deshalb nach § 660 HGB "für jede Packung oder Einheit" auf 1.250 DM beschränkt. Das gilt auch, soweit für die Ladungsbeteiligten (Befrachter, Ablader, Empfänger) § 485 HGB, §§ 823, 831 BGB als weitere Anspruchsgrundlagen in Betracht kommen (Senatsurt. v. 17. Januar 1983 - II ZR 289/81, BGHZ 86, 234). Nicht

entschieden ist in diesem Urteil allerdings die Frage, ob die Haftungsbeschränkung des § 660 HGB auch gegenüber einem Eigentümer eingreift, der selbst nicht Ladungsbeteiligter ist und deshalb einen eigenen Schadensersatzanspruch nur nach den §§ 823 ff. BGB gegen den Verfrachter oder den Reeder geltend machen kann. Das kann auch hier offen bleiben, weil das Berufungsgericht ein Verschulden der Organe der Beklagten an dem Ladungsschaden rechtlich einwandfrei verneint hat.

III. Die Vorinstanzen gehen zutreffend davon aus, daß der Generator mangels jeder Verpackung nicht als "Packung" im Sinne des § 660 HGB angesehen werden kann (vgl. auch Senatsurt. v. 26. Oktober 1978 - II ZR 193/76, LM § 660 HGB Nr. 3 = VersR 1979, 29, 30). Für die Haftungsbeschränkung der Beklagten ist deshalb der in dieser Bestimmung weiter genannte Begriff "Einheit" maßgebend (vgl. BGHZ 69, 243, 244). Darunter ist nach Ansicht der Vorinstanzen die sich aus dem Konnossement ergebende Ladungseinheit - hier also der Generator - zu verstehen, hingegen nicht die für die Frachtberechnung maßgebende Gewichts- oder Raummaßeinheit. Dem ist zuzustimmen.

1. Die Bestimmungen des Handelsgesetzbuches über das Seefrachtrecht regeln nicht näher, was für eine Einheit mit dem in § 660 HGB verwendeten Wort "Einheit" gemeint ist. Auch die Gesetzesmaterialien (vgl. die im Reichs- und Preußischen Staatsanzeiger 1937 Nr. 186 abgedruckte amtliche Begründung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 - RGBI. I 891) äußern sich dazu nicht. Das gilt ebenso für die Haager Regeln, auf deren Art. 4 Abs. 5 die Bestimmung des § 660 HGB zurückgeht. Der maßgebende französische Wortlaut der Haager

Regeln verwendet ohne nähere Erklärung das Wort "unité", die englische Fassung der Regeln spricht von "unit" und die amtliche deutsche Übersetzung (RGBL. 1939 II 1049) gebraucht das Wort "Einheit".

2. Im Schrifttum wird der Begriff "Einheit" wegen seines unklaren Inhalts verschieden ausgelegt. Nach Gramm (Das neue deutsche Seefrachtrecht S. 178) und Wüstendörfer (Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 287) sollen die Angaben des Konnossements über Zahl, Maß oder Gewicht sowie bei Fehlen einer solchen Angabe wie auch bei Bulkladungen die übliche Mengenbezeichnung maßgebend sein. Demgegenüber sind Schlegelberger/Liesecke (Seehandelsrecht 2. Aufl. § 660 Rnr. 4), Schaps/Abraham (Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht § 660 Rnr. 6) sowie Prüßmann/Rabe (Seehandelsrecht 2. Aufl. § 660 Anm. C 3) der Ansicht, mit "Einheit" sei die üblicherweise der Frachtberechnung zugrundeliegende Einheit (Gewicht, Raummaß, Menge) gemeint (ebenso - allerdings ohne nähere Begründung - OLG Bremen, HANSA 1961, 997, 998 und OLG Hamburg, VersR 1980, 377, 378). Diese Autoren finden ihre Auffassung durch Sec. 4 Abs. 5 U.S. Carriage of Goods by Sea Act v. 16. April 1936 (Cogsa) bestätigt. Die Bestimmung, die ebenfalls von Art. 4 Abs. 5 der Haager Regeln ausgeht, beschränkt die Haftung des Verfrachters auf 500 US-Dollar "per package ..., or in case of goods not shipped in packages, per customary freight unit" (vgl. auch Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis S. 175 ff.). Indes wird, soweit ersichtlich, der Begriff "Frachteinheit" in den nationalen Gesetzen der Vertragsstaaten der Haager Regeln außer in den USA nur in der Schweiz verwendet (vgl. Schlegelberger/Liesecke a.a.O.; Schaps/Abraham a.a.O.; Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung

S. 201 f.). Von einer gemeinsamen Klarstellung des Begriffes "unité" durch die Vertragsstaaten kann deshalb nicht ausgegangen werden. Vielmehr ist dessen inhaltliche Bedeutung nach wie vor umstritten (vgl. Markianos a.a.O. S. 120; Selvig, Unit Limitation of Carrier's Liability S. 46 ff.; Tetley, Marine Cargo Claims 2. Aufl. S. 439 ff.; vgl. ferner Herber, Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See von 1978 S. 19).

3. Die Haager Regeln (und in deren Folge das Seefrachtänderungsgesetz v. 10. August 1937) haben für Ladungsschäden in bestimmtem Umfang eine zwingende Haftung des Konnossementsverfrachters eingeführt (Art. 3 § 8; vgl. auch § 662 HGB), um der damals außerordentlich weitgehenden Freizeichnungspraxis der Beförderer zu begegnen. Zugleich haben sie die Haftung der Höhe nach beschränkt (Art. 4 § 5). Unmittelbares Vorbild für die Haftungsbegrenzung war § 8 des Canadian Water Carriage of Goods Act aus dem Jahre 1910 (Selvig, a.a.O. S. 25) mit einem Höchsthaftungsbetrag von "one hundred Dollars per package". Diese Bestimmung umfaßte aber nur die als "packages" beförderten Güter. Demgegenüber sollte sich die mit den Haager Regeln einzuführende Begrenzung der Verfrachterhaftung auch auf solche Güter erstrecken, die nicht als "packages" - also unverpackt, insbesondere als Bulkladung - transportiert werden. Deshalb fügte man im Verlauf der Vertragsverhandlungen dem Begriff "package" den weiteren Begriff "unit" hinzu, nachdem zunächst vorgeschlagen worden war, die Haftung auf einen bestimmten Betrag "per package or per cubic foot or per cubic weight measurement" zu begrenzen (Selvig a.a.O. S. 25/26, 36 ff.). Unverpackte Güter werden aber in dem Konnossement, das vielfach zugleich den Frachtvertrag beinhaltet und nach § 656 Abs. 1 HGB für das Rechtsverhältnis zwischen Verfrachter und Empfänger

maßgebend ist, nach der Zahl der Stücke oder nach der Menge oder dem Gewicht angegeben (Art. 3 § 3 lit. c der Haager Regeln; vgl. auch § 643 Nr. 8 HGB). Deshalb liegt es nahe, zur Ausfüllung des Begriffs "unité - unit - Einheit" auf die im Konnossement angegebene Zahl der Einzelstücke oder, wenn eine solche Angabe fehlt, auf die jeweilige Mengen- oder Gewichtseinheit zurückzugreifen. Diese ladungsorientierte Betrachtungsweise bietet sich auch deshalb an, weil sie derjenigen bei den - ebenfalls als eine Ladungseinheit anzusehenden und der Zahl nach gleichfalls im Konnossement anzugebenden - "packages" entspricht (die bereits erwähnte amtliche Begründung des Seefrachtänderungsgesetzes vom 10. August 1937 sieht in der "Packung" ebenfalls eine Einheit). Hingegen würde man an dem durch die Haager Regeln deutlich gemachten Bezug der Haftungsbeschränkung zur Ladung selbst vorbeigehen, wenn man den Begriff "unité - unit" an die übliche oder vereinbarte Frachteinheit anknüpfen würde. Auch sind im Konnossement Angaben über die vereinbarte Frachteinheit im allgemeinen nicht enthalten. Außerdem können der berechneten Fracht verschiedene Frachteinheiten (z.B. Gewicht und Raumaß) zugrundeliegen oder sie sind für diese, wie bei der Lumpsumfracht, nicht maßgebend. Gewiß mag in Fällen, in denen - wie hier - der Wert eines unverpackten Einzelstücks besonders hoch ist, aus der Sicht der Verlader die Frachteinheit als Ausgangspunkt der Berechnung des Haftungsbetrages besonders befriedigend erscheinen. Jedoch gilt auch hier, daß es die Verladerseite in der Hand hat, durch eine Wertdeklaration zu einer dem Wert der Güter entsprechenden Verfrachterhaftung zu gelangen.

4. Der Revision ist nicht zu folgen, soweit sie meint, jedenfalls folge aus der teilweisen Änderung des Art. 4 § 5 der Haager Regeln durch Art. 2 der Visby Rules von 1963

und aus der Haftungsregelung in Art. 6 Abs. 1 (a) der Hamburg Regeln von 1978, daß im Streitfall maßgebende "Einheit" das Kilogramm sei. Dem steht bereits entgegen, daß die Visby Rules den Begriff "unité - unit" ohne nähere inhaltliche Bestimmung beibehalten haben und die Hamburg Regeln von der Haftungsbeschränkung "per package and other shipping unit" sprechen, ohne zu erklären, was darunter zu verstehen ist. Richtig ist, daß die Visby Rules und die Hamburg Regeln, welche die Bundesrepublik Deutschland bisher beide nicht ratifiziert hat, neben der Haftungsbegrenzung je Packung oder Einheit auch eine solche je Kilogramm Bruttogewicht der verloren gegangenen oder beschädigten Güter vorsehen und dem Schadensersatzberechtigten insoweit ein Wahlrecht einräumen, damit er den für ihn günstigsten Haftungsbetrag verlangen kann. Daraus läßt sich aber für den Begriff "unité - unit - Einheit" selbst nichts gewinnen.

5. Entgegen der Ansicht der Revision kann auch nicht angenommen werden, daß die Parteien des Konnossementsvertrages durch die Angabe des Gewichts des Generators (104.000 kg) in einer dem Konnossement angeschlossenen Frachtaufstellung vereinbart haben, das Kilogramm als maßgebende "Einheit" im Sinne des § 660 HGB anzusehen. Zwar sind Abreden, welche die nach § 662 Abs. 1 HGB zwingende Haftung des Verfrachters aus § 660 HGB erweitern, zulässig (§ 662 Abs. 3 HGB). Als Ausnahme von der Grundregel des § 660 HGB muß eine Haftungserweiterung jedoch unmißverständlich vereinbart und in der gleichen Weise im Konnossement niedergelegt sein (BGHZ 69, 243, 249). Allein die schlichte Angabe des Gewichts eines unverpackten Einzelstücks im Konnossement oder in einem Anhang hierzu genügt dafür nicht.

6. Der beschädigte Generator ist eines der drei in dem Konnossement als unverpackt bezeichneten Einzelstücke.

Nach den vorstehenden Ausführungen stellt er damit eine (Ladungs-) "Einheit" im Sinne des § 660 HGB dar. Infolgedessen braucht die Beklagte an die Klägerin für den Ladungsschaden nicht mehr als 1.250 DM zu zahlen. Da dies bereits geschehen ist, ist die Klage unbegründet. Die Vorinstanzen haben sie daher zu Recht abgewiesen.

Stimpel

Fleck

Dr. Bauer

Bundschuh

Brandes