

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

HGB §§ 485, 660; EGBGB Art. 12; BGB § 823 F, 831 Gd

- a) Die Beschränkung der Haftung des Verfrachters nach § 660 HGB gilt auch gegenüber einem Ladungsbeteiligten, der den Schadensersatzanspruch wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter auf §§ 823, 831 BGB stützt;
- b) Die Begrenzung der Reederhaftung nach § 485 Satz 2, § 660 HGB greift auch ein, soweit ein Ladungsbeteiligter den Reeder wegen eines Besatzungsverschuldens beim Verlust oder der Beschädigung der Güter nach § 831 BGB in Anspruch nimmt;
- c) Art. 12 EGBGB umfaßt auch Ansprüche, für die der Reeder nach ausländischem Recht für ein Besatzungsverschulden (vgl. § 485 HGB) haftet.

BGH, Urt. v. 17. Januar 1983 - II ZR 259/81 - OLG Oldenburg
LG Osnabrück

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 259/81

URTEIL

Verkündet am

17. Januar 1983
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der G[REDACTED] Gs. Ge[REDACTED] Fo[REDACTED]-Versicherungs-
gesellschaft nach dänischem Recht, vertreten durch den
Generaldirektor Erik B[REDACTED], A[REDACTED], Ax[REDACTED],
K[REDACTED], Dänemark,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die MS Se[REDACTED] Bereederungs GmbH & Co. KG, vertreten durch
die Reederei- und Schifffahrts GmbH, diese vertreten durch
ihren Geschäftsführer Gerhard Sch[REDACTED], Am M[REDACTED],
P[REDACTED]/As[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

- 2 -

1

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1983
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 9. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 26. Oktober 1981
wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Transportversicherer von zwei
Partien Fleischwaren mit insgesamt 2.620 Dosen Schinken,
484 Kartons Schweineschulter in Dosen und 546 Kartons
Salamiwürstchen. Die Partien sollten Anfang 1979 von Aarhus
(Dänemark) nach den USA befördert werden. Herstellerin und
Versenderin der Fleischwaren war die Versicherungsnehmerin
der Klägerin. Sie hatte die Güter in zwei Container (Nr. [REDACTED]
und [REDACTED]) der S-L Service Inc., R [REDACTED] (nachfolgend:
S-L) verpackt und diese sodann S-L zum Transport
übergeben. Die Container wurden vereinbarungsgemäß auf Deck
des - entweder unter der Flagge Panamas oder Singapurs
fahrenden - MS "At [REDACTED] E [REDACTED]" gestaut. Das Schiff sollte
sie bis Rotterdam befördern. Dort sollten sie für die



Weiterreise in die USA auf ein anderes Schiff umgeladen werden. MS "At[REDACTED] E[REDACTED]" wird von der in der Bundesrepublik Deutschland ansässigen Beklagten bereedert und war von S[REDACTED]-L[REDACTED] auf Zeit gechartert. Die Konnossemente hat S[REDACTED]-L[REDACTED] auf eigenen Formularen ausgestellt. Darin ist als Löschhafen für den Container Nr. [REDACTED] Houston und für den Container Nr. [REDACTED] Jacksonville angegeben. MS "At[REDACTED] E[REDACTED]" geriet während der Reise in der Nordsee in schweres Wetter. Dabei ging der Container [REDACTED] über Bord. Sein Inhalt ist verloren. Bei dem Container Nr. [REDACTED] geriet ein Teil der Fleischwaren in Verlust, der Rest wurde beschädigt.

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem Recht - den Ladungsschaden ihrer Versicherungsnehmerin von der Beklagten ersetzt. Sie hat behauptet, beide Container seien mit defekten Laschings befestigt gewesen. Hierfür hafte die Beklagte nach §§ 823, 831 BGB, § 485 HGB oder den entsprechenden Vorschriften des anzuwendenden ausländischen Rechts, ferner als Verfrachter nach § 606 HGB. Die Stellung als Verfrachter ergebe sich aus der "Demise-Clause" der Konnossementsbedingungen, dem Inhalt des Zeitchartervertrages und dem Umstand, daß S[REDACTED]-L[REDACTED] der Versenderin bei Abschluß des Frachtvertrages mitgeteilt habe, nur als "Zwischenglied" zu handeln. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 222.728,60 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Nach dem Vortrag der Beklagten haben sich die einwandfrei gestauten Container wegen extremer Wetter- und Seeverhältnisse in der Nordsee aus ihrer Befestigung gelöst. Auch hätten vertragliche Beziehungen zwischen ihr

und der Versicherungsnehmerin der Klägerin nicht bestanden. Sollte jedoch die Besatzung des MS "At[REDACTED] E[REDACTED]" den Ladungsschaden verschuldet haben, so sei ihre Haftung, und zwar gegenüber allen in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen, nach § 660 HGB auf 1.250 DM je Container, mithin auf insgesamt 2.500 DM beschränkt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat durch Teilurteil die Berufung der Klägerin zurückgewiesen, soweit der Klageanspruch "mit einem 2.500 DM nebst Zinsen übersteigenden Betrag abgewiesen worden ist". Mit der Revision verfolgt die Klägerin den abgewiesenen Teil (220.228,60 DM) des Klageanspruchs weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Vertragliche Ansprüche

Das Berufungsgericht hat nicht abschließend erörtert, ob Sea-Land oder die Beklagte Verfrachter der beiden Parteien gewesen ist. Nach seiner Ansicht ist eine etwaige Haftung der Beklagten aus § 606 Satz 2 HGB gemäß § 660 HGB auf 1.250 DM für jeden Container, somit insgesamt auf 2.500 DM, beschränkt. Ferner meint es, das Ergebnis wäre gleich, wenn auf den Frachtvertrag nicht deutsches Recht anzuwenden wäre, sondern aufgrund von Vereinbarungen, die Sea-Land mit der Versicherungsnehmerin der Klägerin geschlossen haben könnte, die Haager Regeln; diese würden insoweit dem deutschen Seehandelsrecht entsprechen.

Die Revision beanstandet diese Ausführungen bis auf einen Punkt nicht. Sie ist der Auffassung, daß die beiden Container nicht als "Packungen" im Sinne des § 660 HGB angesehen werden könnten. Dem kann nicht zugestimmt werden. Ein Container, der - wie hier - vom Befrachter gepackt und anschließend dem Verfrachter zum Transport übergeben worden ist, stellt eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB dar (BGHZ 69, 243 ff; 78, 121 ff). Daß die auf der Verfrachterseite tätige S-L die beiden Container der Befrachterin "zur Verfügung gestellt", also gegen Zahlung einer Miete überlassen hat, ändert entgegen der Ansicht der Revision an dieser Beurteilung nichts. Damit hat der Verfrachter nicht schon die Möglichkeit gehabt, den Inhalt der ihm gepackt übergebenen Container auf zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen zu untersuchen und sie entsprechend zu behandeln. Auch ist für das äußere Erscheinungsbild der beiden Container bedeutungslos, wer sie der Befrachterin "zur Verfügung gestellt" hat. Zu Recht hat daher das Berufungsgericht angenommen, daß die Haftung der Beklagten gegenüber einem Schadensersatzanspruch aus § 606 Satz 2 HGB gemäß § 660 HGB auf 1.250 DM für jeden der beiden Container begrenzt ist. Die Beschränkung gilt ferner, soweit die Klägerin als zusätzliche Anspruchsgrundlage gegenüber dem verfrachtenden Reeder § 485 Satz 1 HGB ins Spiel gebracht hat. Denn die Reederhaftung für ein Verschulden der Besatzung reicht gegenüber einem Ladungsbeteiligten nicht weiter als die des Verfrachters (§ 485 Satz 2 HGB).

2. Gesetzliche Ansprüche

Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist eine etwaige unerlaubte Handlung nach dänischem oder panamaischem Recht oder dem von Singapur zu beurteilen. Das vermag auch die

1

Revision im Hinblick auf die möglichen Tatorte (Befestigen der Container mit angeblich defekten Laschings in einem dänischen Hafen; Teilverlust und Beschädigung der Fleischwaren beim Befahren der Hohen See durch das die Flagge Panamas oder Singapurs führende MS "At[REDACTED] E[REDACTED]") nicht zu bezweifeln. Nicht eingegangen ist das Berufungsgericht auf die weitere Frage, welches von diesen Rechten anzuwenden ist und was danach für Ansprüche der Rechtsvorgängerin der Klägerin gegen die Beklagte erwachsen sein können. Insoweit meint es, für die Entscheidung, ob die Klägerin von der Beklagten einen 2.500 DM übersteigenden Betrag verlangen könne, komme es auf diese Frage nicht an, weil in jedem Falle Art. 12 EGBGB zu Gunsten der Beklagten eingreife. Nach dieser Vorschrift könnten gegen sie keine weitergehenden Ansprüche geltend gemacht werden, als nach deutschen Gesetzen begründet seien. Ansprüche aus § 485 Satz 1 HGB oder aus §§ 831, 823 BGB wären jedoch ebenfalls auf den Höchsthaftungsbetrag des § 660 HGB, also auf 1.250 DM für jeden der beiden Container, beschränkt. Für die Haftung aus § 485 Satz 1 HGB folge das unmittelbar aus § 485 Satz 2 HGB. Auf Ansprüche aus §§ 831, 823 BGB sei § 660 HGB jedenfalls anzuwenden, wenn - wie hier - die Haftung aus unerlaubter Handlung aus denselben Tatsachen hergeleitet werde, die auch die Haftung aus § 485 HGB und/oder aus § 606 HGB begründeten. Andernfalls würde die Bedeutung der Anwendbarkeit des § 660 HGB im Rahmen der gesetzlichen Reederhaftung stark eingeschränkt werden.

Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg:

a) Es ist richtig, daß die summenmäßige Beschränkung der Haftung des Verfrachters in § 660 HGB nach § 485 Satz 2 HGB

auch für den Reeder gilt, der nach § 485 Satz 1 HGB von den Ladungsbeteiligten für einen Ladungsschaden verantwortlich gemacht wird, den eine Person der Schiffsbesatzung in Ausführung von Dienstverrichtungen verschuldet hat. Ohne Belang ist insoweit, ob der Reeder die Güter selbst verfrachtet hat oder das durch einen Dritten geschehen ist (Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht § 485 Rdnr.15; Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. § 485 Anm. J 1). Ferner trifft es entgegen der Ansicht der Revision zu, daß § 660 HGB dem Reeder auch dann zugute kommt, wenn ihn ein Ladungsbeteiligter wegen eines Verschulden der Schiffsbesatzung an dem Verlust oder der Beschädigung der Güter nach ausländischem Recht auf Schadensersatz in Anspruch nimmt. Nach allgemeiner Rechtsauffassung ist die Haftung des Reeders aus § 485 HGB eine solche aus unerlaubter Handlung (BGHZ 29, 237, 239; vgl. ferner die Anmerkung von Liesecke zu dieser Entscheidung in LM EGBGB Art. 12 Nr. 6). Sie wird daher von Art. 12 EGBGB umfaßt (ebenso Schaps/Abraham aaO Rdnr.34; Prüßmann/Rabe aaO Anm. M 2 c).

b) Gehen bei einem Seetransport Güter verloren oder werden sie beschädigt, so können gegen den Verfrachter neben Ansprüchen aus § 606 Satz 2, § 607 Abs. 1 HGB auch solche nach den §§ 823, 831 BGB bestehen. Für diesen Fall stellt sich die Frage, ob die Beschränkung der Haftung des Verfrachters auf den Höchstbetrag des § 660 HGB auch für die Ansprüche aus unerlaubter Handlung gilt. Das bejahen das OLG Hamburg (VersR 1958, 544, 545) sowie ein Teil des Schrifttums (Schaps/Abraham aaO § 660 Rdnr.3; Prüßmann/Rabe aaO § 660 Anm. B 1 b; Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze der Verfrachterhaftung S. 216) Begründet wird diese Ansicht im wesentlichen damit, daß andernfalls die Haftungsbeschränkung des Verfrachters



praktisch bedeutungslos werde, außerdem § 660 HGB die Haftung desselben "in jedem Fall" auf 1.250 DM je Packung oder Einheit begrenze. Demgegenüber lehnen es Gramm (Das neue deutsche Seefrachtrecht § 660 Anm. I 1) sowie Wüstendörfer (Neuzeitlichen Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 286/287) und Schlegelberger/Liesecke (Seehandelsrecht 2. Aufl. § 660 Rdnr.2) ab, die Vorschrift des § 660 HGB auf Ansprüche aus unerlaubter Handlung anzuwenden (vgl. auch BGH, Urt. v. 19. Februar 1971 - I ZR 131/69, VersR 1971, 623, 624, das sich allerdings nur beiläufig mit dieser Frage befaßt), weil § 660 HGB auf die seerechtliche Schadenshaftung ziele und außerdem sich die Haager Regeln, auf deren Art. 4 § 5 die Vorschrift des § 660 HGB zurückgeht, nicht mit unerlaubten Handlungen befassen würden. Das ist aus internationaler Sicht jedoch keineswegs zweifelsfrei (vgl. Markianos aaO S. 211/218). Zudem geht diese neuerdings eindeutig dahin, in die summenmäßige Beschränkung der Ansprüche gegen den Verfrachter aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter auch solche außervertraglicher Natur einzubeziehen. Insoweit sind Art. 4 bis Nr. 1 der 1968 beschlossenen Haager-Visby Regeln und Art. 7 Nr. 1 der 1978 vereinbarten Hamburg Regeln von besonderem Interesse, die fast wörtlich gleichlautend bestimmen, daß Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen für alle Ansprüche gegenüber dem Verfrachter aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter gelten, gleichgültig ob diese auf die vertragliche Haftung oder eine solche außervertraglicher Art gestützt werden. Dem liegt offenbar der Gedanke zugrunde, daß ohne eine haftungsmäßige Gleichbehandlung der vertraglichen und außervertraglichen Ansprüche aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter eine Haftungsbeschränkung allein für vertragliche Ansprüche fast

stets ins Leere geht, weil der schuldhafte Verlust oder die schuldhafte Beschädigung neben Schadensersatzansprüchen frachtvertraglicher Natur regelmäßig auch solche aus unerlaubter Handlung begründen. Nun hat allerdings die Bundesrepublik Deutschland bisher weder die (für einen kleineren Kreis von Staaten bereits in Kraft getretenen - vgl. Schaps/Abraham aaO S. 1623) Haager-Visby Regeln noch die Hamburg Regeln ratifiziert. Sie können daher für das deutsche Recht (noch) nicht als "maßgebend" angesehen werden (vgl. BGHZ 79, 121 ff). Das gilt insbesondere für Fragen, die - wie die in BGHZ 79, 121 ff behandelte Haftungsbeschränkung für Container - erst nach der Vereinbarung der Haager Regeln infolge neuer technischer Entwicklungen aufgetreten sind und in den nachfolgenden Übereinkommen von 1968 und 1978 erstmals geregelt werden. Um einen solchen Fall geht es hier aber nicht. Vielmehr handelt es sich um die Auslegung einer Vorschrift des deutschen Rechts, die auf einer Bestimmung der Haager Regeln beruht, deren Fassung Anlaß zu Zweifeln geben konnte, die nunmehr durch die Fortentwicklung dieser Regeln ausgeräumt sind. Das läßt die Auslegung des § 660 HGB nicht unberührt. Deshalb ist auch für diese Vorschrift anzunehmen, daß sie bei Ansprüchen gegen den Verfrachter aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter "in jedem Fall", also auf solche vertraglicher und außervertraglicher Art anzuwenden ist, damit die in den Haager Regeln vorgesehene und in § 660 HGB übernommene Haftungsbeschränkung praktisch nicht wirkungslos bleibt. Zu Recht hat daher das Berufungsgericht die Haftung des Verfrachters bei Ansprüchen aus §§ 823, 831 BGB nach § 660 HGB für den Fall begrenzt, daß aus demselben Sachverhalt Ansprüche gegen den Verfrachter wegen schuldhaften

/

Verlustes oder Beschädigung der Güter sowohl aus Vertrag als auch aus unerlaubter Handlung geltend gemacht werden.

c) Nicht anders liegen die Dinge im Rahmen der Reederhaftung. Hier sieht, wie schon mehrfach erwähnt, § 485 Satz 2 HGB die Haftungsgleichstellung des Reeders mit dem Verfrachter vor. Dem Reeder, der von einem Ladungsbeteiligten wegen des Verlustes oder der Beschädigung der Güter aus Besatzungsverschulden in Anspruch genommen wird (§ 485 Satz 1 HGB), kommt deshalb § 660 HGB zugute. Ferner bewirkt die Haftungsgleichstellung, daß § 660 HGB - wie beim Verfrachter - auch in den Fällen anzuwenden ist, in denen der Reeder an einen Ladungsbeteiligten für den von einem Besatzungsmitglied verschuldeten Ladungsschaden gemäß § 831 BGB Schadensersatz leisten soll.

3. Demnach hat das Berufungsgericht den Klageanspruch zu Recht abgewiesen, soweit er den sich aus § 660 HGB ergebenden Haftungsbetrag von 2.500 DM (nebst Zinsen) übersteigt. Die Revision kann deshalb keinen Erfolg haben.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Brandes