

12

BUNDESGERICHTSHOF
IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 261/91

Verkündet am:
30. November 1992
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

N.V.G. S[REDACTED] & Co. S.A., A[REDACTED], B[REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

O[REDACTED]-P[REDACTED] D[REDACTED]-R[REDACTED] GmbH, vertreten
durch die Geschäftsführer Thomas H[REDACTED] und Johannes B[REDACTED],
K[REDACTED], H[REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 30. November 1992 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Boujong und die Richter Röhrich, Dr. Henze, Stodolkowitz und Gerber

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 26. September 1991 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsverfahrens, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

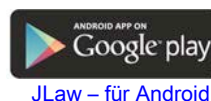
Die Beklagte hat es gemäß Konnossement übernommen, einen Kühlcontainer mit Madeira-Wein von F [REDACTED] nach R [REDACTED] zu transportieren. Der Wein durfte nicht elektrisch gekühlt werden und wurde deshalb auf dem Schiff unter Deck transportiert, wo keine Möglichkeit besteht, die Kühlaggregate des Containers an elektrischen Strom anzuschließen. Nachdem der Container in R [REDACTED] ohne irgendeine Weisung für seine weitere Behandlung ausgeladen worden war, wurde er von einem Beschäftigten des Kaibetriebes zur elektrischen Versorgungsstation des Kais gebracht und dort angeschlossen. Durch das anschließende Tiefkühlen wurde der Wein unbrauchbar.

Das von der Beklagten benutzte, in englischer Sprache abgefaßte Konnossementformular enthält eine sogenannte "Landschadensklausel", nach der der Verfrachter oder seine Vertreter nicht haften für den Verlust oder die Beschädigung der Ware in der Zeit vor der Beladung und nach der Löschung des Seeschiffes, und zwar unabhängig davon, auf welche Weise der Verlust oder die Beschädigung zustande gekommen ist.

Die in Belgien ansässige Klägerin, eine Transportversicherung, hat den Schaden ersetzt und macht ihn aus abgetretenem Recht geltend. Das Landgericht hat die Klage als unzulässig abgewiesen, weil die Klägerin denselben Anspruch in R [REDACTED] gegen die Beklagte eingeklagt hatte. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin, nachdem diese ihre in Belgien erhobene Klage zurückgenommen hatte, zurückgewie-



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

sen mit der Maßgabe, daß die Klage nicht unzulässig, sondern unbegründet sei. Mit der Revision verfolgt die Klägerin den von ihr geltend gemachten Zahlungsanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision der Klägerin führt zur Aufhebung des Berufungsurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

1. Das Berufungsgericht befaßt sich ausschließlich mit der Frage, ob die Beklagte für ein eventuelles Verschulden der Beschäftigten des selbständigen Kaibetriebes hafte, und meint, eine solche Haftung sei durch die in den Konnossementbedingungen enthaltene Landschadensklausel ausgeschlossen. Damit läßt das Berufungsgericht, wie die Revision zu Recht rügt, einen wesentlichen Teil des Tatsachenvortrags der Klägerin unberücksichtigt. Nach dem von der Klägerin vorgetragenen Sachverhalt kommt nicht nur ein Fehlverhalten der Beschäftigten der Kaianstalt nach dem Ausladen des Kühlcontainers in Betracht. Das Berufungsgericht hat im Tatbestand des angefochtenen Urteils ausdrücklich festgestellt, der Kühlcontainer sei den Beschäftigten der Kaianstalt nach dem Entladen "ohne Instruktionen" übergeben worden. Die Klägerin macht unter anderem geltend, die Schiffsbesatzung müsse damit rechnen, daß ein Kühlcontainer, dessen Anschluß an die elektrische Versorgungsstation des Kaies möglich und an sich vorgesehen sei, von den Beschäftigten des Kaibetriebes auch angeschlossen werde, wenn sie keine entgegenstehende Weisung erhalten hätten. Da im vorliegenden Fall der Kühl-

container wegen seiner besonderen Ladung ausnahmsweise nicht habe an das Stromnetz angeschlossen werden dürfen, sei die Schiffsbesatzung zu einer entsprechenden Weisung verpflichtet gewesen.

Das Berufungsgericht hätte diesem Vortrag der Klägerin nachgehen und Feststellungen dazu treffen müssen, welche Verfahrensweise in solchen Fällen bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt üblich ist.

2. Eine Haftung der Beklagten für ein Fehlverhalten der Schiffsbesatzung wäre durch die Landschadensklausel in den Konnossementbedingungen nicht ausgeschlossen. Das gilt, obwohl der Schaden erst nach dem Ausladen des Containers eingetreten ist, als sich dieser schon in der Obhut der Kaianstalt befunden hat. Das Berufungsgericht legt die Klausel - entgegen ihrem weitergefaßten Wortlaut - dahin aus, daß durch sie nur die Haftung ausgeschlossen werden soll für Schäden, die auf eine unzulängliche Ladungsfürsorge nach dem Ausladen der Ware aus dem Seeschiff durch selbständige Betriebe wie eine Kaianstalt zurückzuführen sind, auf deren Handlungsweise der Verfrachter regelmäßig keinen unmittelbaren Einfluß hat. Der Senat, der die Klausel in vollem Umfang revisionsrechtlich überprüfen kann, weil sie in mehr als einem Oberlandesgerichtsbezirk verwendet wird (vgl. BGHZ 103, 316, 319 f.), schließt sich jedenfalls in diesem Punkt der Auslegung der Klausel durch das Berufungsgericht an. Aus dieser Auslegung der Klausel ergibt sich, daß eine Haftung der Beklagten für ein Verschulden der Schiffsbesatzung nicht ausgeschlossen ist.

Würde man die von der Beklagten verwendete Landschadens-
klausel demgegenüber dahin auslegen, daß durch sie die Haf-
tung grundsätzlich ausgeschlossen sein soll, wenn der Scha-
den nach dem Ausladen eingetreten ist, und zwar auch dann,
wenn die Schadensursache vor dem Ausladen durch die Schiffs-
besatzung schuldhaft gesetzt worden ist, würde sich am Er-
gebnis nichts ändern. Eine Klausel dieses Inhaltes wäre näm-
lich nach § 662 Abs. 1 in Verbindung mit § 663 Abs. 2
Nr. 2 HGB unwirksam. Nach § 662 Abs. 1 HGB kann die Ver-
pflichtung des Verfrachters unter anderem zum Wertersatz bei
Verlust oder Beschädigung der Güter nicht im voraus durch
Rechtsgeschäft ausgeschlossen oder beschränkt werden. Nach
§ 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB findet § 662 HGB keine Anwendung "auf
die Verpflichtungen, die dem Verfrachter hinsichtlich der
Güter in der Zeit vor ihrer Einladung und nach ihrer Ausla-
dung obliegen". § 663 Abs. 2 Nr. 2 HGB stellt also nicht auf
den Zeitpunkt ab, in dem der Schaden eingetreten ist, son-
dern auf den Zeitpunkt, in dem die Verpflichtungen zu erfül-
len waren, deren Verletzung zu dem Schaden geführt hat. Die
Haftung dafür, daß die Schiffsbesatzung vor der Übergabe der
Ware an die Leute der Kaigesellschaft fahrlässig nicht die
nötigen Weisungen gegeben hat, könnte somit nicht einmal
durch eine Individualabrede wirksam ausgeschlossen werden,
schon gar nicht durch eine Klausel in einem Formularvertrag.

3. Die Sache muß an das Berufungsgericht zurückverwiesen
werden, damit es die notwendigen Feststellungen treffen kann
zu der Frage, ob die Schiffsbesatzung beim Ausladen des Con-
tainers entsprechende Weisungen hätte geben müssen. Die Klä-
gerin hat in der Revisionsinstanz ein Urteil eines nieder-
ländischen Gerichts vom 22. November 1991 vorgelegt, mit

welchem ihre Klage gegen die Kaigesellschaft abgewiesen worden ist mit der Begründung, es liege auf der Hand anzunehmen, daß ein aus einem Seeschiff gelöschter Kühlcontainer am Ufer an die Stromversorgung angeschlossen werden solle. Falls dies ausnahmsweise nicht geschehen solle, sei es Aufgabe der Ladungsbeteiligten oder des Seeverfrachters, dies deutlich anzugeben und hinreichende Anweisungen zu erteilen. Auch wenn diese Einschätzung durch das niederländische Gericht durchaus einleuchtet, kann nicht mit Rücksicht auf diese erst nach Erlaß des Berufungsurteils ergangene Entscheidung darauf verzichtet werden, im vorliegenden Rechtsstreit die notwendigen tatsächlichen Feststellungen zu treffen, nachdem die Parteien Gelegenheit hatten, sich dazu zu äußern. Allerdings steht bei dem derzeitigen Stand des Rechtsstreits die Prüfung der Frage, ob die Beklagte für ein Fehlverhalten der Schiffsbesatzung einstehen muß, für das der Haftungsausschluß in der Landschadensklausel ohne Bedeutung wäre, derart im Vordergrund, daß der Senat keinen Anlaß sieht, zu der Frage Stellung zu nehmen, ob die Landschadensklausel insgesamt einer Inhaltskontrolle nach den

§§ 9 f. AGBG standhält und ob deshalb eine Haftung der Beklagten für ein eventuelles Verschulden der Kaianstalt wirksam ausgeschlossen wäre.

Boujong

Röhricht

Dr. Henze

Stodolkowitz

Gerber