

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 264/79

URTEIL

Verkündet am
22. September 1980
Kaufmann,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Partenreederei MS "T[REDACTED] R[REDACTED]", A[REDACTED], H[REDACTED],
vertreten durch ihren Korrespondentreeder, die Reederei Ernst
R[REDACTED] KG, diese vertreten durch ihre persönlich haftenden Ge-
sellschafter Dr. Heinrich Ri[REDACTED], E.R. L[REDACTED]-M[REDACTED] und
B. K[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter:

Beklagten und Revisionskläger:
Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die La N[REDACTED] Compagnie Suisse d'Assurances Générales,
[REDACTED], Rue du B[REDACTED], N[REDACTED]/S[REDACTED], vertreten durch den Prä-
sidenten des Verwaltungsrats J.-P. de Mo[REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter:

Klägerin und Revisionsbeklagte
Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. September 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden die Urteile des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 15. November 1979 und des Landgerichts Hamburg, Kammer 12 für Handelssachen, vom 7. Mai 1979 aufgehoben.

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin hat 93,5 % der erstinstanzlichen Kosten sowie die der Berufung und der Revision zu tragen. 6,5 % der erstinstanzlichen Kosten fallen der Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht aus übergegangenem und abgetretenem Recht der Empfängerin einen Ladungsschaden gegen die Beklagte geltend.

Die Beklagte hat mit dem von ihr bereederten MS "T[REDACTED] R[REDACTED]" eine Partie von Kalbshäuten von Chicago nach Rotterdam verfrachtet. Nach dem rein gezeichneten Konnossement hat die Partie aus 631 Bündeln mit der Markierung "Orange KT - 11" oder "Tan KT - 48" bestanden, die ihrerseits in einem "(1) One House to House Container" untergebracht waren. Während der

Reise ist ein Teil der Häute verloren gegangen oder durch Seewasser beschädigt worden. Den Schaden von 8.576,07 US-Dollar und 4.112 hfl haben die Klägerin und ihre Mitversicherer ersetzt. Diese Beträge hat die Klägerin zunächst von der Beklagten verlangt. Nachdem diese, die ihre Schadensersatzpflicht dem Grunde nach nicht bestreitet, im erstinstanzlichen Verfahren einen Betrag von 1.250 DM nebst Zinsen anerkannt hat und insoweit ein Teilanerkenntnisurteil ergangen ist, hat die Klägerin beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 8.576,07 US-Dollar und 4.112 hfl nebst Zinsen zu verurteilen. Die Beklagte hält diesen Anspruch für unbegründet, weil der Container als "Packung" im Sinne des § 660 HGB anzusehen und damit ihre Haftung auf den anerkannten Betrag beschränkt sei. Demgegenüber meint die Klägerin, daß nach dem Inhalt des Kommossements von 631 "Packungen" auszugehen sei.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der - zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

1. Ein Container, der - wie hier - vom Befrachter oder Ablader gestaut und sodann dem Verfrachter zur Beförderung übergeben worden ist, stellt eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB dar (BGHZ 69, 243 f). Er ist nicht, wie Zschoche in einer Besprechung dieser Senatsentscheidung (NJW 1978,



2421 f) ausgeführt hat, haftungsrechtlich als verlagerbarer Teil des Laderaums anzusehen. Solche Teile gibt es nicht. Der Laderaum ist ein fester Bestandteil des Schiffes selbst und hat nichts mit der aus Rationalisierungsgründen erfolgenden Zusammenfassung von Gütern in genormten Behältern zu tun, die im Laderaum untergebracht, an Deck gestaut, an Land gelagert oder dort befördert werden können.

2. Werden Packstücke von der Verladerseite für die Versendung in einem Container zusammengefaßt, so sind sie selbst keine "Packungen" im Sinne des § 660 HGB. Vielmehr besitzt diese Eigenschaft auch dann nur der Container. Die Frage, ob eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB vorliegt, ob also das zu verfrachtende Gut ganz oder teilweise mit einer es nicht unwesentlich schützenden Umhüllung versehen oder in eine besondere Form für die Versendung gebracht ist (vgl. Senatsurt. v. 26. Oktober 1978 - II ZR 193/76, VersR 1979, 29, 30), kann der Verkehr lediglich anhand des äußeren Erscheinungsbilds eines Packstücks beurteilen. Dieses Bild wird aber bei einem Container von dem Behälter selbst und nicht von dessen äußerlich überhaupt nicht erkennbaren Inhalt geprägt. Ferner ist es im Rahmen des § 660 HGB ohne Belang, welche Angaben das Konnossement über Maß, Zahl, Gewicht oder Merkzeichen der Güter (vgl. § 643 Nr. 8, § 645 Abs. 1 HGB) enthält. Derartige Angaben sind für die Weiterbegebung des Konnossements wesentlich (vgl. § 656 Abs. 2 HGB sowie Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelrecht 1. Teil § 643 Rnn. 11). Hingegen kommt ihnen für das äußere Erscheinungsbild eines Packstücks keine Bedeutung zu.

3. Das alles entspricht offenbar auch der Ansicht des Berufungsgerichts. Trotzdem hält es die Haftung der Beklagten für den mit der Klage geltend gemachten Schaden nicht auf den in § 660 HGB festgelegten Höchstbetrag von 1.250 DM begrenzt. Vielmehr sieht es in der Angabe des Konnossements über die Zahl der in dem Container untergebrachten Packstücke (Bündel) eine haftungserweiternde Vereinbarung im Sinne des § 662 Abs. 3 HGB mit dem Inhalt, daß die Beklagte für jedes einzelne dieser Packstücke bis zu einem Höchstbetrag von 1.250 DM hafte. Das greift die Revision mit Grund an.

a) Dem Berufungsgericht ist allerdings zuzustimmen, daß die Beschränkung der Verfrachterhaftung in § 660 HGB durch eine in das Konnossement aufzunehmende Vereinbarung erweitert werden kann (§ 662 Abs. 3 HGB). Auch kann eine solche Abrede zulässigerweise dahin gehen, daß der Verfrachter für jedes in einem Container enthaltene Packstück bis zu einem Betrag von 1.250 DM haften soll (BGHZ 69, 243, 248/249).

b) Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts folgt eine solche Vereinbarung nicht schon daraus, daß im Konnossement die Zahl der in einem Container gestauten Packstücke (einschließlich etwaiger Merkzeichen derselben) angegeben ist. Die Begründung, die das Berufungsgericht insoweit gibt, beachtet nicht, daß eine Regelung, durch welche die in § 660 HGB beschränkte Verfrachterhaftung erweitert werden soll, als Ausnahme von dieser Grundregel unmißverständlich

mit dem Verfrachter vereinbart und in der gleichen Weise im Konnossement niedergelegt werden muß (BGH aaO). Im einzelnen:

aa) Zunächst ist es nicht richtig, daß die Angabe der Zahl der Packstücke (Kartons, Bündel, Säcke und dergleichen) im Konnossement "eigentlich nur den Sinn haben kann, danach die Haftungssumme zu bestimmen". Zwar mag sich das Empfangsbekenntnis des Verfrachters, der einen Container fertig verpackt zur Beförderung übernimmt, nicht auf diese Zahl beziehen. Damit stellt aber ihre bloße Angabe in dem in der Regel von der Verladerseite vorbereiteten Konnossement noch keine unmißverständlich vereinbarte Haftungserweiterung in dem vom Berufungsgericht angenommenen Sinne dar. Denn die Angabe kann ebenso für Kontrollen oder Dispositionen des Empfängers, für Verfügungen einer in die Zahlung des Kaufpreises eingeschalteten Bank oder für behördliche Zwecke bestimmt sein. Auch gibt der Gedanke, daß "nur diese Auslegung des § 660 im Containerverkehr zu einer einigermaßen klaren, für die Praxis durchschaubaren Rechtslage führt", für eine haftungserweiternde Vereinbarung im Sinne des § 662 Abs. 3 HGB nichts wesentliches her.

bb) Ebenso ist dem Berufungsgericht nicht zu folgen, soweit es die Annahme einer haftungserweiternden Vereinbarung mit Blick auf bestimmte internationale Übereinkommen und mit Gründen der Billigkeit zu rechtfertigen sucht:

Allerdings ist es richtig, daß nach Art. 4 § 5 Abs. c) des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. März 1924 (Haager Regeln) in der Fassung des Brüsseler Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 (Haager-Visby Regeln) die Angabe der Zahl der Packstücke eines Containers im Konnossement bewirkt, daß diese im Rahmen der Haftungsbeschränkung des Verfrachters durch Art. 4 § 5 Abs. a) der Haager-Visby Regeln (10.000 Goldfranken per package or unit oder 30 Goldfranken per kilo of gross weight) an die Stelle des Containers treten. Ferner mag es zutreffen, daß das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See vom 31. März 1978 (Hamburg Regeln) in Art. 6 Nr. 2 Abs. a) eine Container-Klausel enthält, die derjenigen der Haager-Visby Regeln im wesentlichen entspricht (vgl. auch Herber in Heft 12 S. 19 der Schriftenreihe B des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht). Jedoch hat die Bundesrepublik Deutschland bisher weder die Haager-Visby Regeln, die bis jetzt nur für einen kleinen Kreis von Staaten in Kraft getreten sind (vgl. Rundschreiben des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht vom 26. August 1977), noch die Hamburg Regeln ratifiziert. Das hat allerdings auch das Berufungsgericht nicht übersehen. Jedoch meint es, daß die Gerichte die Container-Klausel der Haager-Visby Regeln schon jetzt für maßgebend halten sollten, da sie den Vorzug einer klaren und billigen Lösung habe, von den Fachleuten der Schifffahrt treibenden Nationen seit über 15 Jahren für die zweckmäßigste angesehen werde und das krasse Mißverhältnis beseitige, in dem die Höchsthaftungssumme von 1.250 DM zum üblichen Wert des Inhalts eines Containers stehe. Dem ist entgegenzuhalten, daß es nicht Sache

der Gerichte sein kann, praktisch der Ratifizierung eines Internationalen Übereinkommens durch den Gesetzgeber dadurch teilweise vorzugreifen, daß sie eine Bestimmung dieses Übereinkommens schon jetzt "für maßgebend halten". Gegen ein derartiges "Richterrecht" bestehen hier um so stärkere Bedenken, als die Bundesrepublik Deutschland die Haager-Visby Regeln im Hinblick auf die rund zehn Jahre später erfolgte Verabschiedung der Hamburg Regeln kaum noch ratifizieren dürfte (vgl. auch Schaps/Abraham aaO Seehandelsrecht 2. Teil Anh III § 663 b Rnr. 20 der Vorbem. zu den Haager Regeln) und gegen eine alsbaldige Ratifikation der Hamburg Regeln gewichtige Gründe vorgebracht werden (vgl. Albrecht in HANSA 1979, 897 f sowie Brunn in VW 1978, 1048 f). Hinzu kommt, daß die Container-Klausel der Haager-Visby Regeln zu einer ungewöhnlichen Erhöhung der bisherigen Höchsthaftung des Verfrachters bei der Beförderung von Containern führen kann (hier: 631 x 1.250 DM = 788.750 DM statt 1.250 DM) und es auch aus diesem Grunde dem Gesetzgeber überlassen bleiben muß, ob er eine solche Regelung übernehmen will. Im übrigen hat der Senat schon früher (BGHZ 69, 243, 247 f) darauf hingewiesen, daß die Befrachter es bereits jetzt in der Hand haben, im Einzelfall die Haftungsgrenze zu beseitigen, indem sie den Ablader Art und Wert des Gutes vor Beginn der Einladung angeben und die Angabe in das Konnossement aufnehmen lassen oder indem sie eine Vereinbarung gemäß § 662 Abs. 3 HGB schließen. Möglicherweise werden sie dann eine höhere, dem erweiterten Haftungsrisiko des Verfrachters angepaßte Fracht zahlen müssen, was nicht unbillig sein dürfte und was die für den Fall der Wertdeklaration vielfach verwendete Ad-Valorem-Klausel vorsieht.

4. Demnach war die Klage - unter Aufhebung der ihr
stattgebenden Urteile der Vorinstanzen - abzuweisen.

Stempel

Richter am Bundes-
gerichtshof Dr. Schulze
kann urlaubshalber nicht
unterschreiben

Dr. Bauer

Stempel

Bundschuh

Dr. Skibbe