

Nachschlagewerk: ja
 BGHZ: ja

Allg. Geschäftsbedingungen; BGB § 339; HGB §§ 563, 564

- a) Eine Konnossementsklausel, die den Verfrachter berechtigt, auch im Falle schuldlos unrichtiger Angaben des Befrachters/Abladers über Wert, Inhalt, Abmessungen oder Gewicht der zu verschiffenden Güter den doppelten Betrag der bei richtiger Aufgabe zu zahlenden Fracht zu verlangen, ist wirksam.
- b) Ebenso ist eine Konnossementsklausel wirksam, die dem Befrachter/Ablader auch ohne eigenes Verschulden die Haftung für den Schaden des Verfrachters infolge eines von der Verladerseite ausgehenden Schmuggels auferlegt.

BGH, Urt. v. 28. September 1978 - II ZR 10/77 - OLG Hamburg
 LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 10/77

URTEIL

Verkündet am

28. September 1978

K a u f m a n n ,
Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Z [REDACTED] & B [REDACTED] AG, L [REDACTED] Straße [REDACTED], M [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungsrats Direktor W. S [REDACTED], C [REDACTED] (Schweiz),

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Reederei N [REDACTED] E. S [REDACTED], V [REDACTED],
T [REDACTED] (Italien), gesetzlich vertreten durch Commandante
Enrico Alfredo S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. September 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 16. Dezember 1976 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat MS "I[REDACTED]" bereedert. Mit diesem Fahrzeug verschiffte die Beklagte, ein Speditionsunternehmen, am 6. April 1970 als Befrachter/Ablader eine Partie von 70 Fässern, deren Inhalt als Natriumbikarbonat deklariert war, von Triest nach Beirut. Dort wurde unmittelbar nach dem Löschen der Partie festgestellt, daß die Fässer, eingebettet in Natriumbikarbonat, Pistolenmunition enthielten. Hierauf beschlagnahmte die libanesisische Zollbehörde die Partie, hielt MS "I[REDACTED]" bis zur Stellung einer Kautions von 25.000 US-Dollar seitens der Klägerin über mehrere Tage in Beirut fest und verhängte gegenüber dem Kapitän des Schiffes eine Zollstrafe von 960.000 liban. Pfund, die allerdings noch nicht rechtskräftig ist.



Die Klägerin fordert von der Beklagten den Schaden ersetzt, der ihr durch die Maßnahmen der libanesischen Zollbehörde und das Zollstraßverfahren gegen den Kapitän des MS "I■■■■" entstanden ist oder noch entstehen wird. Ferner verlangt sie von der Beklagten eine sog. Straßfracht von 727,70 US-Dollar (doppelte Frachtrate für die Beförderung von Munition abzüglich der für den Transport von Natriumbikarbonat entrichteten - wesentlich niedrigeren - Fracht). Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 5.153,80 US-Dollar und von 62.445 norwegischen Kronen nebst Zinsen zu verurteilen sowie festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, denjenigen Betrag an sie zu zahlen, der dem einer eventuellen Zollstrafe gegen den Kapitän des MS "I■■■■" entspricht, und ihr alle weiteren Aufwendungen für die Verteidigung des Kapitäns in dem Zollstraßverfahren zu ersetzen. Diese Ansprüche leitet die Klägerin aus den Klauseln 9 und 10 des von ihr über die Partie als Verfrachter ausgestellten Konnossements vom 6. April 1970 her. Die genannten Klauseln lauten:

- "9. The Carrier has the right to have the value estimated or to have the contents, measurement or weight verified by experts and if the particulars furnished by the Shipper turn out to be incorrect the Carrier is entitled to charge double the freight which should have been charged had the cargo been correctly described, together with the cost of checking.
10. If any goods of an explosive, inflammable, corrosive, damaging or dangerous nature be shipped without previous written declaration and arrangement or any goods smuggled or prohibited by the law of the port of shipment, discharge or call, whether the Shipper is aware thereof or not, such goods, upon discovery, may be rendered innocuous, thrown

overboard or be discharged at any port or be otherwise dealt at the Carrier's discretion, and the loss, as well as any consequential loss, penalty or damage to the Ship or goods or persons or any responsibility whatsoever shall fall upon the Shipper, including the cost of handling, litherage and all other expenses incurred in disposing of such goods and in complying with the orders or rules of port or other Government Authorities with respect hereto ...".

Nach Ansicht der Beklagten ist die Klage im wesentlichen deshalb unbegründet, weil sie an dem Munitionsschmuggel völlig schuldlos sei; einem solchen Befrachter/Ablader könnte in Konnossementsbedingungen weder eine Straffracht noch die Haftung für Verfrachterkosten wirksam auferlegt werden.

Das Landgericht hat dem Feststellungsantrag stattgegeben und den Zahlungsanspruch - unter Abweisung des Antrags auf Zahlung von Straffracht - dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat diese Entscheidung dahin geändert, daß auch der Anspruch auf Zahlung von Straffracht dem Grunde nach gerechtfertigt sei. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Wirksamkeit der Konnossementsklauseln 9 und 10 bejaht, soweit sie den Fall des Schmuggels umfassen und - wie hier - den Verfrachter oder einen seiner Leute an dem Schmuggel kein

Verschulden trifft. Nach seiner Ansicht ist deshalb die Beklagte als "shipper" der Güter trotz eigener Schuldlosigkeit verpflichtet, Straffracht an die Klägerin zu zahlen und ihr außerdem die durch den Munitionsschmuggel verursachten Kosten zu ersetzen. Die Revision wendet sich hiergegen ohne Erfolg.

1. Die Parteien haben in der Berufungsverhandlung den Streitfall ausdrücklich deutschem Recht unterstellt. Damit sind die Konnossementsbedingungen der in Genua ansässigen Klägerin, bei denen es sich um für eine Vielzahl von Stückgutfrachtverträgen vorformulierte Vertragsbedingungen handelt, rechtlich wie Allgemeine Geschäftsbedingungen eines inländischen Verfrachters zu behandeln. Sie unterliegen demnach der uneingeschränkten Nachprüfung durch das Revisionsgericht.

2. Konnossementsklauseln, die den Verfrachter berechtigen, im Falle einer unrichtigen Erklärung ("by the shipper") über Wert, Inhalt, Abmessungen oder Gewicht der Güter den doppelten Betrag der bei richtiger Aufgabe zu zahlenden Fracht zu fordern, oder die für den Fall des Schmuggels dem "shipper" - auch ohne eigenes Verschulden - die Haftung für alle dem Verfrachter oder dem Reeder dadurch entstehenden Kosten (einschließlich Zollstrafen) auferlegen, sind nicht, wie die Revision meint, unüblich. Das zeigt ein Blick in die Bedingungen allgemein bekannter Konnossemente (vgl. Regel VII Nr. 1 des Deutschen Einheitskonnossements 1940, dessen Inhalt von den Reedern und der Verladerschaft gemeinsam festgelegt worden ist - Stödter, Geschichte der Konnossementsklauseln S. 75/76; Klausel 8 des von der Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) entwickelten Linienkonnosse-

ments "Conlinebill" - Abdruck einer deutschen Übersetzung bei Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. § 643 HGB Rnr. 24; vgl. außerdem Klausel F des bei Lebuhn, Das Linienkonnossement S. 91 f. wiedergegebenen Konnossementsformulars; ferner Lebuhn, Neuzeitliche Konnossementsfragen S. 48 sowie Schlegelberger/ Liesecke, Seehandelsrecht § 564 Rnr. 4). Demnach müssen Befrachter, Ablader und Empfänger mit derartigen Konnossementsklauseln auch dann rechnen, wenn diese - wie hier - aus einem kleingedruckten und nur wenig systematisch gestalteten Klauseltext weder durch eine abweichende Druckgestaltung noch durch einen besonderen Hinweis im Konnossement selbst hervorgehoben sind. Entgegen der Ansicht der Revision gibt daher die schlichte Einbeziehung der Klauseln 9 und 10 in die Konnossementsbedingungen der Klägerin für die Frage ihrer Unwirksamkeit nichts her.

3. Die Klägerin will offenbar mit Klausel 9 ihrer Konnossementsbedingungen auf die Befrachter/Ablader einen möglichst wirkungsvollen Druck ausüben, die für die Frachtbemessung bestimmten Angaben über Wert, Inhalt, Umfang oder Gewicht der Güter richtig zu machen, damit sie die Fracht nicht zu niedrig berechnet. Die Bestimmung stellt demnach eine Vertragsstrafeklausel dar. Solche Klauseln können aber grundsätzlich in Allgemeine Geschäftsbedingungen oder Formularverträge wirksam aufgenommen werden (vgl. BGHZ 49, 84 f.; 63, 256 f.), sofern nicht einer der - hier allerdings nicht vorliegenden - Fälle des § 11 Nr. 6 des Gesetzes zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen (AGB-Gesetz) gegeben ist. Ersichtlich geht auch die Revision davon aus, daß Straf-frachtklauseln in Konnossementsbedingungen nicht gene-

rell unwirksam sind. Jedoch meint sie, solche Klauseln seien dann als unwirksam anzusehen, wenn sie den Verfall der Straffracht nicht an ein Verschulden des Befrachters/Abladers knüpfen. In einem solchen Falle benachteilige der Verfrachter den Befrachter/Ablader in einer Treu und Glauben widersprechenden Weise. Das müsse hier um so mehr angenommen werden, weil nach der Fassung der streitigen Klausel 9 nicht einmal hinreichend klar sei, ob die Straffracht bereits durch eine objektiv unrichtige Erklärung seitens des Befrachters/Abladers verwirkt werde.

Zu diesen Ausführungen der Revision ist zu bemerken:

a) Eine Anwendung der Unklarheitenregel zu Lasten der Klägerin (vgl. auch § 5 AGB-Gesetz) ist nicht möglich. Sicher ist von einer Konnossementsklausel, welche den Verfall einer Straffracht nur von dem Vorliegen einer unrichtigen Erklärung des Befrachters/Abladers über Wert, Inhalt, Abmessungen oder Gewicht der Güter und nicht auch von dessen Verschulden daran abhängig macht, zu verlangen, daß sie das klar und unmißverständlich ausdrückt. Das geschieht aber durch Klausel 9 der Konnossementsbedingungen der Klägerin. Die Klausel läßt, wie schon das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, durch den Gebrauch des Wortes "incorrect" (unrichtig, fehlerhaft - vgl. Langenscheidts Enzyklopädisches Wörterbuch Englisch-Deutsch) und der nachfolgenden Gegenüberstellung des Wortes "correctly" (richtig) keinen Zweifel daran, daß es für die Verwirkung einer Straffracht nur auf die Unrichtigkeit der Erklärung selbst und nicht auf ein Verschulden des Befrachters/Abladers daran ankommt.

Einen anderen als den dargelegten Sinn des Wortes "incorrect" vermag auch die Revision nicht aufzuzeigen. Zudem muß sie sich in diesem Zusammenhang entgegenhalten lassen, daß die am Konnossementsverkehr beteiligten Kreise wegen der meist in englischer Sprache abgefaßten Konnossemente und ihrer Bedingungen den Sinn der darin verwendeten Worte oder Begriffe kennen und daß das insbesondere bei solchen Klauseln der Fall ist, die - wie die streitige Klausel 9 - zu den üblichen Konnossementsbedingungen gehören.

b) Es ist richtig, daß § 339 BGB die Verwirkung einer Vertragsstrafe an ein Verschulden des Verpflichteten knüpft (vgl. BGH, Urt. v. 29. Juni 1972 - II ZR 101/70, LM § 339 BGB Nr. 16). Jedoch können die Vertragsparteien eine abweichende Regelung treffen (BGH a.a.O.). Allerdings wird im Schrifttum die Ansicht vertreten, daß das Verschuldenserfordernis nicht in Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder in einem Formularvertrag abbedungen werden könne; das "würde einen der Eckpfeiler der gesetzlichen Regelung aufheben und eine verschuldensunabhängige Haftung begründen" (Schmidt-Salzer, Allgemeine Geschäftsbedingungen 2. Aufl. Rnr. F. 220). Indes kommt es für die Unwirksamkeit eines verschuldensunabhängigen Vertragsstrafversprechens in Allgemeinen Geschäftsbedingungen oder in einem Formularvertrag darauf an, ob eine solche Klausel den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligt (vgl. § 9 Abs. 1 AGB-Gesetz). Insoweit ist das Abweichen von dem Verschuldenserfordernis des § 339 BGB von Bedeutung (vgl. § 9 Abs. 2 AGB-Gesetz). Das schließt aber nicht aus, die Klausel wegen anderer gewichtiger Gesichtspunkte für wirksam anzusehen. So ist es hier:

Im modernen Seeverkehr ist es geboten, die Lade- und Löscharbeiten rasch durchzuführen, damit längere - unwirtschaftliche - Liegezeiten der Schiffe vermieden werden. Aus diesem Grunde kann der Verfrachter regelmäßig Wert, Inhalt, Abmessungen oder Gewicht der Güter nicht selbst überprüfen. Vielmehr muß er sich auf die Angaben der Befrachterseite verlassen, an deren Richtigkeit er, insbesondere um die Fracht nicht zu niedrig zu berechnen, ein dringendes Interesse hat. Sicher ist deshalb nichts dagegen einzuwenden, daß er durch Aufnahme einer Straffrachtklausel in seine Konnossementsbedingungen einen wirkungsvollen Druck auf die Befrachterseite auszuüben sucht, die für die Frachtbemessung in Betracht kommenden Ladungsdaten richtig mitzuteilen und nicht durch falsche Angaben Fracht auf seine Kosten zu sparen. Indes vermag das eine solche Klausel vielfach nicht zu erreichen, wenn die Straffracht erst bei einem Verschulden des Befrachters/Abladers anfällt. Im Seefrachtverkehr, vor allem bei Stückgütern, besteht nämlich die Besonderheit, daß der Versender, von dem in aller Regel die für die Frachtberechnung in Betracht kommenden Ladungsdaten stammen, zumeist nicht selbst in vertragliche Beziehungen zu dem Verfrachter tritt, weil er die Befrachtung und das Abladegeschäft einem Spediteur überläßt. Das bedeutet, daß in diesen Fällen eine an das Verschulden des Befrachters/Abladers anknüpfende Straffrachtklausel gegenüber dem Versender kaum einen Druck auszuüben vermag, da dieser einerseits nicht Partei des Frachtvertrages ist und andererseits sich der befrachtende/abladende Spediteur fast immer wird damit entschuldigen können, daß die unrichtige Erklärung auf Angaben seines Auftraggebers, des Senders, beruhe und für ihn kein Grund bestanden habe, an deren Rich-

tigkeit zu zweifeln. Anders ist es hingegen, wenn bereits eine (objektiv) unrichtige Erklärung des befrachtenden/abladenden Spediteurs hinsichtlich der Ladungsdaten zum Verfall der Straffracht führt. Da sich der Spediteur für die Folgen einer solchen Erklärung, sofern sie aus unrichtigen Angaben des Versenders stammt, bei diesem nach § 7 Buchst. a) Abs. 1 Satz 2 ADSp schadlos halten kann, ist eine verschuldensunabhängige Straffrachtklausel praktisch auch gegenüber dem Versender wirkungsvoll. Sie führt außerdem zu dem Ergebnis, daß denjenigen letztlich die Straffracht trifft, der für die unrichtige Erklärung der eigentlich Verantwortliche ist. Eine solche Klausel benachteiligt deshalb nicht den Befrachter/Ablader in einer unangemessenen, gegen Treu und Glauben verstoßenden Weise.

4. Ähnlich liegen die Dinge, soweit es um die Haftung des Befrachters/Abladers nach Klausel 10 der Konnossementsbedingungen der Klägerin für Schäden des Verfrachters oder des Reeders im Falle eines Schmuggels geht. Eine solche Haftung tritt nach der gesetzlichen Regelung allerdings erst bei einem Verschulden des Befrachters/Abladers ein (§ 564 Abs. 2 HGB). Jedoch ist die Regelung ebenfalls nicht zwingend (Prüssmann, Seehandelsrecht § 564 Anm. D 1 a; Schaps/Abraham a.a.O. § 564 HGB Rnr. 6). Im seerechtlichen Schrifttum wird daher die Vereinbarung einer verschuldensunabhängigen Haftung des Befrachters/Abladers für wirksam angesehen, und zwar auch dann, wenn das über eine Konnossementsklausel geschieht (Lebuhn, Das Linienkonnossement S. 79; Prüssmann a.a.O.; Schaps/Abraham a.a.O. § 564 HGB Rnr. 6; Schlegelberger/Liesecke a.a.O. § 564 Rnr. 4). Dem ist zuzustimmen. Zunächst kann auch in diesem Zusammenhang nicht daran vorbeigegangen werden,

daß der Verfrachter wegen des aus Gründen der Wirtschaftlichkeit gebotenen raschen Ladens oder Löschens der Güter deren Wert, Inhalt, Beschaffenheit oder Gewicht oder sie betreffende Zollerklärungen regelmäßig nicht selbst überprüfen kann. Ferner kommt auch hier der Gesichtspunkt zum Tragen, daß der Verfrachter wegen der vielfach erfolgenden "Aufspaltung" des Versendungsvorgangs (vgl. oben Ziff. 3 b) einen ihm unverschuldet durch Schmuggel des Versenders entstandenen Schaden von dem befrachtenden/abladenden Spediteur ohne eine entsprechende Vereinbarung im Frachtvertrag nicht ersetzt verlangen kann, wogegen sich dieser nach § 7 Buchst. a) Abs. 1 Satz 2 ADSp bei seinem Auftraggeber schadlos halten könnte. Ausserdem ist bedeutsam, daß dem Frachtrecht Regelungen, die den Auftraggeber des befördernden Unternehmers allein wegen der Unrichtigkeit bestimmter Angaben oder Erklärungen schadensersatzpflichtig werden lassen, keineswegs fremd sind. So haftet der Absender (der im Landfrachtrecht dem Befrachter des Seefrachtrechts entspricht) nach § 426 Abs. 2 und 3 HGB dem Frachtführer u. a. für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Bezeichnung der Güter nach Beschaffenheit und Menge sowie der für eine zollamtliche Behandlung nötigen Begleitpapiere, und zwar auch ohne eigenes Verschulden (Baumbach/Duden, HGB 23. Aufl. § 426 Anm. 2 c). Ferner enthalten praktisch gleiche Regelungen § 57 Abs. 1 EVO, § 13 Abs. 1 KVO, Art. 7 § 1 des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtvertrag (CIM) vom 25. Februar 1961 - BGBl. 1964 II 1520 f., Art. 7 Nr. 1 des Internationalen Übereinkommens über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr (CMR) vom 19. Mai 1956 - BGBl. 1961 II 1119 f. und Art. 10 des Internationalen Übereinkom-

mens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr (Warschauer Abkommen) vom 12. Oktober 1929 - RGB1. 1933 II 1039 f. Schließlich bestimmt nunmehr auch Art. 17 Nr. 1 der am 31. März 1978 auf der Konferenz der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See beschlossenen "Hamburg-Regeln", daß der "shipper" unabhängig von einem Verschulden für die Richtigkeit seiner Angaben "relating to the general nature of goods, their marks, number, weight and quantity" einzustehen und dem Verfrachter den aus einer unrichtigen ("inaccuracy") Angabe entstandenen Schaden zu ersetzen hat.

Demgegenüber vermag die Revision für die von ihr bejahte Unwirksamkeit einer verschuldensunabhängigen Schmuggelklausel im wesentlichen nur darauf hinzuweisen, daß dadurch dem Befrachter/Ablader eine unbeschränkte Haftung ohne eigenes Verschulden auferlegt werde. Indes wird eine solche Haftung von den am Frachtverkehr beteiligten Kreisen für hinnehmbar angesehen. Das zeigen die im vorigen Absatz aufgeführten Bestimmungen. Sie beruhen offenbar auf dem Gedanken, daß Schäden des Beförderungsunternehmers, die ihren Ursprung in einem fehlerhaften Verhalten der Verladerseite haben, zu Lasten dieser Seite gehen sollen und dem Beförderungsunternehmer durch eine verschuldensunabhängige Haftung seines Vertragspartners (Absender, Befrachter) hierfür ein möglichst einfacher Weg zur Schadensliquidation eröffnet werden soll. Müßte sich hingegen der Beförderungsunternehmer mit seiner Schadensersatzforderung an den jeweils schuldigen Teil der Verladerseite verweisen lassen, so würde er vielfach unbefriedigt bleiben, da es für ihn oftmals nicht

möglich sein wird, diesen zu ermitteln oder dessen Verschulden nachzuweisen, zumal ihm die Verhältnisse auf der Verladerseite, insbesondere die Person des Versenders, im allgemeinen unbekannt sind, außerdem die Verfolgung nichtvertraglicher Ansprüche gegen im Ausland ansässige Versender mit besonderen tatsächlichen und rechtlichen Schwierigkeiten verbunden sein kann. Das alles gilt insbesondere für die Fälle des Schmuggels. Für sie kann deshalb der - wie hier - schuldlose Verfrachter dem Befrachter/Ablader die Haftung durch eine verschuldensunabhängige Konnossementsklausel wirksam auferlegen.

5. Danach erweist sich die Revision in vollem Umfange als unbegründet.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh

Richter am Bundesgerichtshof Dr. Skibbe kann urlaubshalber nicht unterschreiben.

Stempel