

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

AGBG § 4; HGB § 642

Weist ein Konnossement den Zeitcharterer auf Grund einer individualvertraglichen Vereinbarung als Verfrachter aus, so ist die Benennung des Reeders als Verfrachter in den Konnossementsbedingungen (Identity-of-Carrier-Klausel) unwirksam.

BGH, Urt. v. ^{5. Februar} ~~22. Januar~~ 1990 - II ZR 15/89 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 15/89

URTEIL

Verkündet am:
5. Februar 1990
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

R[REDACTED]gesellschaft MS "P[REDACTED]" Henry G[REDACTED] KG
(GmbH & Co. KG), vertreten durch ihre persönlich haf-
tende Gesellschafterin P[REDACTED]-S[REDACTED]-GmbH, diese
vertreten durch ihre Geschäftsführer Werner H[REDACTED] und
Gustav K[REDACTED], M[REDACTED], J[REDACTED],

Klägerin und
Revisionsklägerin,

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

g e g e n

M. Z[REDACTED] GmbH, vertreten durch ihren Geschäftsfüh-
rer Franz W[REDACTED], P[REDACTED], Postfach [REDACTED],
D[REDACTED],

Beklagte und
Revisionsbeklagte,

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

WV

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 27. November 1989 durch den Vorsitzenden Richter Prof. Boujong und die Richter Dr. Bauer, Brandes, Röhricht und Stodolkowitz

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 15. Dezember 1988 aufgehoben.

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

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die in J [REDACTED] (Bundesrepublik Deutschland) ansässige Klägerin hat ihr Containerschiff MS "P [REDACTED]" im Sommer 1984 an die E [REDACTED] and S [REDACTED] A [REDACTED] C [REDACTED] L [REDACTED] Limited, St. Peter P [REDACTED] (Guernsey) - E & S.A. - auf Zeit verchartert. Für den Vertrag wurde ein BALTIME-Charterformular benutzt. MS "P [REDACTED]" übernahm am 23. Oktober 1985 in Port E [REDACTED] (Südafrika) Container für europäische Empfänger. Unter ihnen befanden sich 25 Container für die G [REDACTED] T [REDACTED] & F [REDACTED] GmbH in B [REDACTED]. Die Konnossemente für diese Container wurden auf Formularen der E & S.A. ausgestellt und von deren Agentin in Port E [REDACTED] unterzeichnet. Darin waren R [REDACTED] als Port of discharge und D [REDACTED] als Place of delivery angegeben. Sie enthielten die Orderklausel, ein Blankoindossament des Abladers, ferner den Hinweis FREIGHT PREPAID und als Notify address Name und Anschrift der Beklagten, des in D [REDACTED] ansässigen Empfangsspediteurs.

Die Klägerin hat behauptet, den Zeitchartervertrag am 7. November 1985 wegen finanzieller Schwierigkeiten der E & S.A. gekündigt zu haben. Zu diesem Zeitpunkt habe sich MS "P [REDACTED]" auf Höhe von Z [REDACTED] befunden. Sie habe sodann das Schiff im Interesse der Ladungsinteressenten (Gesamtladung 214 Container) nach H [REDACTED] - und nicht zum nächstgelegenen afrikanischen Hafen M [REDACTED] - fahren lassen. Für die Weiterbeförderung der 25 Container verlangt sie - in erster Linie aus Geschäftsführung ohne Auftrag - von der Beklagten 38.307 DM (25 x 1.532,28 DM). An diese, welche die Konnossemente hielt, hat die Klägerin die Container in H [REDACTED] aus-

geliefert. Zuvor hatte die Beklagte als Sicherheit für die Forderung der Klägerin 27.000 US-Dollar auf ein Treuhandkonto ihrer (der Beklagten) H[REDACTED] Prozeßbevollmächtigten eingezahlt. Der Betrag sollte ausbezahlt werden, wenn rechtskräftig oder einvernehmlich festgestellt war, wem er gebühre.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 38.307 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Hilfsweise hat sie den Antrag gestellt, die Beklagte zu verurteilen, darin einzuwilligen, daß aus dem Treuhandkonto ihrer erstinstanzlichen Prozeßbevollmächtigten der genannte Betrag nebst Zinsen an sie gezahlt werde, und diese entsprechend anzuweisen.

Die Beklagte hält die Klage vor allem deshalb für unbegründet, weil die Klägerin mit der "Weiterbeförderung" der 25 Container eine eigene Transportverpflichtung erfüllt habe. Diese sei nach der in den Konnossementsbedingungen (KB) enthaltenen Identity-of-Carrier-Klausel (IOC-Klausel) zur Transportausführung verpflichtet gewesen. Da ferner nach dem Konnossementsvermerk FREIGHT PREPAID die Fracht für den Transport bezahlt gewesen sei, hätte sie die Auslieferung der Container in H[REDACTED] an die Beklagte von keiner Sicherheitsleistung abhängig machen dürfen. Die Beklagte hat deshalb widerklagend beantragt, die Klägerin zu verurteilen, der Auszahlung des in dem Treuhandkonto befindlichen Betrages an sie zuzustimmen. Dessen Höhe beläuft sich nach einer in der Revisionsverhandlung gemachten Angabe derzeit auf 44.626 DM, nachdem der Sicherungsbetrag von 27.000 US-Dollar bereits bei der Einzahlung auf das Treuhandkonto in Deutsche

Mark umgewechselt worden ist und seither (Festgeld-)Zinsen trägt.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben, letzteres allerdings mit der offenbar irrtümlichen Formel, daß die Klägerin darin einzuwilligen hat, daß die in dem Treuhandkonto Nr. [REDACTED] der Prozeßbevollmächtigten der Beklagten befindlichen 27.000 US-Dollar an die Beklagte ausbezahlt werden. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin ihre Anträge zur Klage und zur Widerklage weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist begründet.

Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts (dessen Urteil ist im TranspR 1989, 70 ff. abgedruckt) ist die Klägerin nach der IOC-Klausel (Klausel 21 KB) als Verfrachter und damit als Vertragspartner der Beklagten anzusehen. Das gelte sowohl nach englischem wie nach deutschem Recht. Dahinstehen könne deshalb, ob insoweit nach Klausel 6 ("Jurisdiction") KB das (englische) Recht am Wohnsitz des Charterers oder das (deutsche) Recht am Wohnsitz des Reeders Anwendung finde. Als Verfrachter der Container stehe aber der Klägerin für deren Beförderung nach H [REDACTED] gegen die Beklagte kein Anspruch aus §§ 670, 683 BGB oder aus ungerechtfertigter Bereicherung zu. Auch müsse die Beklagte

wegen des Konnossementsvermerks "FREIGHT PREPAID" nicht gemäß § 614 Abs. 1 HGB Fracht an die Klägerin zahlen.

Diese Ausführungen tragen das angefochtene Urteil nicht.

1. Vorweg ist zur Frage des anzuwendenden Rechts zu bemerken:

Das Berufungsgericht hat aus Klausel 23 ("Arbitration") des Zeitchartervertrages rechtsfehlerfrei entnommen, daß dieser, der allein das Rechtsverhältnis zwischen der Klägerin und der E & S.A. betrifft, englischem Recht unterliegt. Rechtlich zutreffend ist ferner seine Auffassung, daß über den Anspruch der Klägerin aus Geschäftsführung ohne Auftrag oder aus ungerechtfertigter Bereicherung im Hinblick auf die Ablieferung der Güter an die Beklagte in H. nach deutschem Recht zu entscheiden ist. Auch die Parteien haben zu beiden Punkten rechtliche Bedenken nicht aufzeigen können. Hingegen sieht die Revision - unter Hinweis auf das Senatsurteil vom 29. Oktober 1962 - II ZR 88/62, NJW 1963, 252 f. (vgl. auch BGH, Urt. v. 3. Mai 1988 - X ZR 99/86, NJW 1988, 3097) - einen Verfahrensfehler darin, daß das Berufungsgericht es offengelassen hat, ob das Bestehen eines Konnossementsrechtsverhältnisses zwischen den Parteien nach (nicht-revisiblem) englischem oder nach (revisiblem) deutschem Recht zu beurteilen ist. Das braucht indessen nicht weiter erörtert zu werden. Nach Ansicht des Senats ist insoweit deutsches Recht anzuwenden, so daß die (zusätzliche) Prüfung anhand englischen Rechts die Klägerin nicht beschwert. Die Anwendung deutschen Rechts ergibt sich jedenfalls daraus,

daß beide Parteien ihren Sitz im Bundesgebiet haben, dort (in H[REDACTED]) die Ablieferung der Ladung an die konnossementsmäßig legitimierte Beklagte erfolgt ist, ferner das Konnossement als Bestimmungsort mit D[REDACTED] einen deutschen Platz genannt hat und daß schließlich im Falle eines Zustandekommens eines Konnossementsrechtsverhältnisses zwischen der Klägerin als Verfrachter und der Beklagten als Empfänger der Güter auf Grund der IOC-Klausel deutsches Recht gemäß dem Sitz der (Verfrachter-)Klägerin nach Klausel 6 KB für dieses Verhältnis und damit auch für die Prüfung seines Zustandekommens und seiner Wirksamkeit (vgl. § 31 Abs. 1 EGBGB) gelten soll.

2. Das Berufungsgericht hat für den Fall einer Anwendung deutschen Rechts das Bestehen eines Konnossementsrechtsverhältnisses zwischen den Parteien näher wie folgt begründet: An sich sei nach Inhalt und Gestaltung der Vorderseite des Konnossements die E & S.A. als Verfrachter der 25 Container anzusehen. Demgegenüber weise die IOC-Klausel ("The Contract evidenced by this Bill of Lading is between the Merchant and the Owner of the vessel named herein ...") in dem Klauselwerk auf der Rückseite des Konnossements (die Klausel stimmt nahezu wörtlich mit der (IOC-)Klausel 17 der viel verwendeten "Conlinebill" überein - vgl. deren Abdruck bei Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. Anh. § 643 sowie zu deren deutschen Übersetzung VersR 1972, 519 und 585) den Reeder als Verfrachter aus. Infolgedessen habe für den legitimierten Empfänger Unklarheit darüber bestanden, ob die E & S.A. oder der Reeder des MS "P[REDACTED]" Konnossementsverfrachter, also zur Auslieferung der Güter im Bestimmungshafen verpflichtet gewesen sei. Dieser Zweifel gehe nach § 5

AGBG zu Lasten der Klägerin. Sie sei nämlich auch als Verwenderin der Klausel anzusehen, nachdem sie die E & S.A. in dem Zeitchartervertrag zur Ausgabe von Konnossementen mit der IOC-Klausel bevollmächtigt gehabt habe. Danach habe ein Konnossementsrechtsverhältnis zwischen den Parteien bestanden, woraus weiter folge, daß die Klägerin mit dem Transport der Güter nach Hamburg ein eigenes Geschäft und kein solches der Beklagten betrieben habe.

3. Entgegen diesen Ausführungen des Berufungsgerichts ist § 5 AGBG nicht anwendbar. Nach dieser Vorschrift gehen Zweifel bei der Auslegung Allgemeiner Geschäftsbedingungen zu Lasten des Verwenders. Solche Zweifel hat das Berufungsgericht aber nicht aufgezeigt. Vielmehr hat es davon ausgehen müssen, daß die streitige Klausel in ihrem ersten Satzteil klar und eindeutig besagt, daß der in dem Konnossement beurkundete Vertrag zwischen dem Kaufmann (Ablader) und dem Eigentümer (Reeder) des darin benannten Schiffes bestehen soll. Den von ihm angenommenen Zweifel hat es auch nicht aus einer anderen Klausel der KB herleiten können (vgl. auch Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Gesetz 6. Aufl. § 5 Rn. 28), sondern ihn allein mit dem Widerspruch über die Person des Verfrachters nach den Erklärungen auf der Vorderseite des Konnossements und nach der IOC-Klausel in den vorformulierten "Terms and Conditions" auf dessen Rückseite begründet. Ein solcher Fall wird aber von § 5 AGBG nicht erfaßt (ebenso Rabe, TranspR 1989, 81, 86 f.). Hier greift vielmehr § 4 AGBG (Vorrang der Individualabrede) ein (vgl. unten Ziffer 5).

4. Ohne Erfolg rügt die Revision, daß das Berufungsgericht - entgegen einer früheren Entscheidung dieses Gerichts (Urt. v. 11. Juni 1981 - 6 U 12/81, VersR 1982, 65, 66) - § 3 AGBG auf die IOC-Klausel nicht angewendet hat. Die Rüge muß schon daran scheitern, daß es sich bei der Klausel um eine seit vielen Jahren im Stückgutverkehr häufig verwendete Konnossementsbedingung handelt (vgl. auch Prüßmann/Rabe a.a.O. § 642 Anm. B 3 a) und sich aus dem Vorbringen der Parteien nichts dafür ergibt, daß die Klausel trotzdem noch für die Ladungsbeteiligten so ungewöhnlich sein soll, daß sie mit ihr im Rahmen von Konnossementsbedingungen nicht zu rechnen brauchen.

5. Mit Grund rügt die Revision hingegen, daß das Berufungsgericht die Anwendbarkeit des § 4 AGBG nicht geprüft hat. Die Vorschrift bestimmt, daß individuelle Vertragsabreden Vorrang vor Allgemeinen Geschäftsbedingungen haben. Sie gilt nach allgemeiner Auffassung auch für den kaufmännischen Geschäftsverkehr (vgl. auch § 24 Abs. 1 Nr. 1 AGBG). Zu Recht wird deshalb nunmehr im Schrifttum - wie übrigens schon in dem vorerwähnten Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg vom 11. Juni 1981 - die Auffassung vertreten, daß die Klausel unwirksam ist, wenn sie wegen der formularmäßigen Benennung des Reeders als Verfrachter im Widerspruch zur individualvertraglichen Festlegung der Person des Verfrachters steht (Ulmer/Brandner/Hensen a.a.O. § 4 Rn. 50; Rabe, TranspR 1989, 81, 86 f.).

So liegt es hier. Nach den rechtlich fehlerfreien Ausführungen des Berufungsgerichts ist der Vorderseite des Konnossements, insbesondere dem sofort ins Auge fallenden Auf-

druck der Bezeichnung der E & S.A. im Kopf der Urkunde und ihrer Unterzeichnung durch deren Agentin im Ladehafen, zu entnehmen, daß diese die 25 Container zu verfrachten hatte. Damit war deren Stellung als Verfrachter individualvertraglich festgelegt. Wieso das, wie die Revisionserwiderung meint, deshalb nicht der Fall gewesen sein soll, weil die Bezeichnung der E & S.A. auf dem verwendeten Konnossementsformular aufgedruckt (also nicht hand- oder maschinenschriftlich eingetragen) war, ist nicht recht verständlich. Denn der durch Größe und Farbe hervorgehobene Aufdruck der Bezeichnung der E & S.A. nahm diesem Teil der Urkunde nicht seinen individualvertraglichen Charakter und hat mit einer vorformulierten Vertragsbedingung nichts zu tun. Eine Änderung sollte allerdings durch die IOC-Klausel erfolgen, wonach der Eigentümer des MS "P[REDACTED]" (also die Klägerin und nicht die E & S.A.) Verfrachter der Güter sein sollte. Damit widersprach die IOC-Klausel der Individualabrede über die Person des Verfrachters auf der Vorderseite des Konnossements und war deshalb gemäß § 4 AGBG dieser gegenüber unwirksam. Das kann auch die Klägerin geltend machen, selbst wenn sie, wie das Berufungsgericht allerdings in einem anderen Zusammenhang angenommen hat, ebenfalls Verwender der Klausel gewesen ist. Denn im Rahmen des § 4 AGBG gilt der allgemeine Rechtssatz, daß der Vorrang der speziellen gegenüber einer generellen Vertragsbestimmung grundsätzlich unabhängig davon gilt, zu wessen Gunsten sich dieser Vorrang auswirkt (Ulmer/Brandner/Hensen a.a.O. § 4 Rn. 25; Wolf/Horn/Lindacher, AGBG 2. Aufl. § 4 Rn. 2; Erman/Hefermehl, BGB 8. Aufl. § 4 AGBG Rn. 3; Staudinger/Schlosser, BGB 12. Aufl. § 4 AGBG Rn. 10).

6. Da die IOC-Klausel im Streitfall nicht anwendbar ist, braucht auf deren von K. Schmidt im Zusammenhang mit § 644 HGB angenommene inhaltliche Bedeutung (vgl. TranspR 1989, 41, 44; vgl. ferner die kritischen Äußerungen hierzu von Rabe, TranspR 1989, 81, 87 f.) nicht weiter eingegangen zu werden. Klarstellend sei im Hinblick auf den hier vorliegenden Sachverhalt allerdings bemerkt, daß im Streitfall eine Anwendung des § 644 Satz 1 und die daraus von K. Schmidt hergeleitete kumulative Reederhaftung keinesfalls in Betracht kommen kann, weil ein auf die E & S.A. (also den Zeitcharterer) lautendes Verfrachterkonnossement vorliegt und außerdem jedweder Anhalt dafür fehlt, daß deren Agentin im Ladehafen das Konnossement zugleich auch als Vertreter des Reeders (also der Klägerin) unterzeichnet hat.

7. Die Sache bedarf hiernach weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Nachdem die Klägerin nicht in Ausübung einer eigenen Transportpflicht tätig geworden ist, wird es nunmehr vor allem auf die ebenfalls noch zwischen den Parteien streitigen Fragen ankommen, ob nämlich die Klägerin den Zeitchartervertrag wirksam gekündigt und wo sich zu diesem Zeitpunkt MS "P[REDACTED]" befunden hat und, falls eine wirksame Kündigung zu bejahen sein sollte, ob die Weiterbeförderung der 25 Container nach H[REDACTED] dem Interesse und dem wirklichen oder mutmaßlichen Willen der Beklagten entsprochen hat sowie welchen Betrag die Beklagte der Klägerin für die Weiterbeförderung der Güter schuldet.

8. Streitwert für die Revisionsinstanz: 82.933 DM;
davon entfallen auf die Klage 38.307 DM und auf die Wider-
klage 44.626 DM.

Boujong

Dr. Bauer

Brandes

Röhrich

Stodolkowitz