

114

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

HGB § 660

Container, die vom Befrachter oder Ablader verpackt und sodann dem Verfrachter zur Beförderung übergeben worden sind, sind eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB.

BGH, Urt. v. 19. September 1977 - II ZR 77/75 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 77/75

URTEIL

Verkündet am

19. September 1977
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der A [REDACTED] Versicherungs-AG, vertreten durch ihren Vorstand,
die Herren Jobst von der M [REDACTED], Herbert S [REDACTED], Ernst B [REDACTED],
Dr. Karl-Hein G [REDACTED], Dr. Arnold R [REDACTED], Hans-Dieter S [REDACTED],
Dr. Werner T [REDACTED], B [REDACTED] 39, H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die H [REDACTED] AG, vertreten durch ihren Vorstand, die
Herren Bernhard B [REDACTED], Hans-Jakob K [REDACTED], Dr. Karl-
Hartmann N [REDACTED], Karl-Heinz S [REDACTED], Dr. Hans-Jürgen S [REDACTED],
Dr. Horst W [REDACTED], Hans-Hermann R [REDACTED], B [REDACTED] 25,
H [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

12

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 19. September 1977
durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 13. März 1975 wird auf Kosten
der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Anfang Februar 1970 beförderte das MS "Bischofstein"
der Rechtsvorgängerin der Beklagten eine Partie von
3.137 Graphit-Platten der S. Elektro-Graphit GmbH
in M. (Befrachterin) von Bremen nach New Orleans.
Die Befrachterin hatte die Platten in 65 crates (Latten-
kisten) und diese sodann in fünf 20-Fuß-Containern
(20 x 8 x 8 ft.) untergebracht. Während der Seereise
riß sich einer der Container (Nr. 2611453/B) los und
kippte um. Die darin befindlichen Graphit-Platten
(641 Stück in 13 crates) wurden so schwer beschädigt,
daß sie als Totalverlust anzusehen waren. Den Schaden
der Befrachterin von 64.448,74 DM hat die Klägerin als
Transportversicherer ersetzt. Auf den genannten Betrag
hat sie von der Beklagten 1.250 DM erhalten. Diese hat
ihre Haftung dem Grunde nach anerkannt. Gegenüber der
Schadenshöhe hat sie sich auf die Haftungsbeschränkung
des § 660 HGB berufen. Sie erblickt in dem - umge-
stürzten - Container eine "Packung" im Sinne dieser
Vorschrift, so daß sie für den Schaden der Befrachterin
nur bis zu dem Höchstbetrag von 1.250 DM hafte.



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



Mit der Klage verlangt die Klägerin von der Beklagten den Schadensbetrag abzüglich der gezahlten 1.250 DM. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 63.198,74 DM nebst Zinsen und wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr MS "Bischofstein" zu verurteilen. Nach Ansicht der Klägerin greift § 660 HGB zu Gunsten der Beklagten nicht ein. Container stellten keine ladungsbezogene Verpackung, sondern ein Hilfsmittel für die Beförderung dar. Sie fielen deshalb nicht unter den in § 660 HGB verwendeten Begriff der "Packung". Als solche seien im Streitfall die einzelnen Graphit-Platten zu betrachten. In dem Konnossement der Rechtsvorgängerin der Beklagten sei ausdrücklich vermerkt, daß die fünf Container 3.137 Stück Graphit-Platten enthielten ("5 Container 65 crates - 3.137 pieces GRAPHITE-PLATES FOR A MEROURY ELECTROLITYC-PLANT").

Das Landgericht hat der Klage - unter Abweisung im übrigen - in Höhe von 15.000 DM (1.250 DM für jede der 13 crates in dem Container Nr. 2611453/B abzüglich der bereits gezahlten 1.250 DM) nebst Zinsen stattgegeben. Das Berufungsgericht hat sie in vollem Umfange abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Nach Ansicht des Berufungsgerichts - vgl. dessen Urteil in VersR 1975, 757 f - ist die Klage unbegründet, weil der verunglückte Container als "Packung" im Sinne des § 660 HGB anzusehen, somit die Haftung der Beklagten für die Schäden der Befrachterin auf den bereits von ihr an die Klägerin gezahlten Betrag von 1.250 DM beschränkt

sei; auch lasse sich dem Konnossement nicht entnehmen, daß die Vertragsparteien statt der fünf Container die 65 crates oder die 3.137 Stück Graphit-Platten als Packung im Sinne der genannten Vorschrift hätten betrachten und damit die Haftung der Verfrachterin erweitern wollen.

Gegen beide Punkte wendet sich die Revision ohne Erfolg.

1. Nach § 660 HGB "haftet in jedem Fall der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 1.250 DM". Da auf die "Einheit" erst zurückgegriffen werden kann, wenn keine "Packung" vorliegt (BGH, Urt. v. 9. 7. 73 - II ZR 86/71, LM § 612 HGB Nr. 4 = VersR 1973, 1038, 1039), hängt die Entscheidung über den Klageanspruch zunächst davon ab, ob in dem umgestürzten Container eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB zu sehen ist. Die Frage ist mit dem Berufungsgericht und entgegen der Ansicht der Revision zu bejahen.

a) Nach allgemeiner Auffassung liegt eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB vor, wenn das zu befördernde Gut vollständig oder teilweise mit einer Umhüllung versehen ("verpackt") ist und ihm diese einen nicht unwesentlichen äußeren Schutz gegen die Transportgefahren gewährt (BGH aaO; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. II. Bd. § 660 Rnr. 5; Prüssmann, Seehandelsrecht § 660 Anm. C 2 a; vgl. auch Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis S. 173/174 und Kirsten, Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr S. 101). Unzweifelhaft rechnen deshalb Güter, die in Kisten, Fässern, Verschlügen oder sonstigen Behältnissen verpackt sind, zu den "Packungen" im Sinne des § 660 HGB (Schaps/Abraham aaO). Auch kommt

es insoweit weder auf die Größe der einzelnen Behälternisse noch darauf an, ob sie nur eine Art von Waren oder verschiedene Güter enthalten (Prüssmann aaO Anm. C 2 c). Das folgt daraus, daß § 660 HGB das Wort "Packung" ohne jede Einschränkung gebraucht.

b) Ein Container umschließt - wie eine große Kiste - die darin untergebrachten Güter und gibt ihnen einen wesentlichen äußeren Schutz vor den Transportgefahren. Güter, die in einem Container verpackt sind, sind daher grundsätzlich als eine "Packung" im Sinne des § 660 HGB anzusehen. Daran ändert entgegen der Ansicht der Revision nichts der Umstand, daß ein Container auch ein Beförderungsmittel ist. Richtig ist es, daß die - weltweit genormten - Abmessungen der Container auf die zu ihrer Beförderung eingesetzten Verkehrsmittel zugeschnitten und nicht ladungsbezogen sind. Das beseitigt jedoch nicht ihre Eigenschaft, die in ihnen befindlichen Güter verpackungsmäßig zu umhüllen und ihnen einen wesentlichen äußeren Schutz vor den Transportgefahren zu gewähren.

c) Eine andere Frage ist es, ob Sinn und Zweck des § 660 HGB es verbieten, Container in die Haftungsbeschränkung dieser Vorschrift einzubeziehen. Auch das ist - jedenfalls soweit es, wie hier, um einen vom Befrachter (oder Ablader) gepackten Container geht - zu verneinen. § 660 HGB entspricht Art. 4 § 5 Abs. 1 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 (sog. Haager Regeln). Beide Bestimmungen wollen den Verfrachter vor unvorhergesehenen oder übermäßigen Schadensersatzansprüchen der Ladungsbeteiligten schützen, die sich bei den ihm übergebenen "Packungen" daraus ergeben können, daß er vielfach den Wert der darin befindlichen Güter nicht kennt, den

Packungsinhalt nicht auf zu ergreifende Vorsichtsmaßnahmen untersuchen und sodann entsprechend behandeln kann (vgl. Götz aaO; Kirsten aaO S. 104; Kröger, Haftungsprobleme im Übersee-Container-Verkehr S. 5; Liesecke, Verfrachterhaftung beim Behälter (Container)-Verkehr, BB 1965, 1434, 1435). Dieser Gedanke, der Fracht und Haftungsrisiko in ein angemessenes Verhältnis zueinander zu bringen sucht (Steenken, Der Containerverkehr aus der Sicht des deutschen Seerechts S. 79), trifft auch für Container zu.

d) Es mag sein, daß der Haftungshöchstbetrag in § 660 HGB von 1.250 DM, der auf die in Art. 4 § 5 Abs. 1 der Haager Regeln bestimmte Haftungssumme von 100 englischen Pfund zurückgeht (vgl. hierzu Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht nach den Haager Regeln S. 178), heute wegen der gestiegenen Durchschnittswerte der Ladung allgemein als zu gering empfunden wird und deshalb einer angemessenen Erhöhung bedarf (so bereits Art. 4 § 5 Buchst. a) der Haager Regeln in der Fassung des - von der Bundesrepublik Deutschland allerdings noch nicht ratifizierten - Brüsseler Protokolls vom 23. Februar 1968, sog. Haager-Visby-Rules, wonach der Haftungshöchstbetrag pro Packung oder Einheit 10.000 Poincaré-Francs betragen soll). Das allein rechtfertigt es jedoch nicht, auch ohne eine entsprechende Änderung des § 660 HGB für bestimmte "Packungen" eine höhere Haftungsgrenze des Verfrachters als 1.250 DM anzusetzen oder diese von der genannten Vorschrift ganz auszunehmen. Eine solche Gestaltung läge außerdem nicht im Interesse einer möglichst einheitlichen internationalen Regelung der Verfrachterhaftung. Nun haben sich allerdings die Verfrachter mit der Einführung des Containerverkehrs eine für die Seebeförderung außerordentlich bedeutsame technische Neuerung zu eigen gemacht, die bei der Festlegung der Haager Regeln sowie

deren Übernahme in das deutsche Recht durch das Seefrachtrechtsgesetz vom 10. August 1937 noch unbekannt war und auf die schon wegen der besonders großen Abmessungen der verwendeten Behälter die Haftungshöchstgrenze von 100 englischen Pfund bzw. von 1.250 DM oftmals nicht paßt. Das verdeutlichen die vielfachen internationalen Bestrebungen, für die Haftung der Verfrachter im Containerverkehr besondere Regelungen zu treffen (vgl. Art. 4 § 5 Buchst. c) der Haager-Visby-Rules sowie die Vorschläge in Art. 6 der derzeitigen Fassung des UNCITRAL-Entwurfes einer CONVENTION ON THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA; hierzu siehe auch v. Schlayer, Entwurf einer neuen internationalen Konvention für die Güterbeförderung zur See S. 14). Zugleich zeigen aber die hierüber seit vielen Jahren geführten Verhandlungen und erörterten Gestaltungsmöglichkeiten, daß es die Rechtsprechung überfordern würde, nunmehr von sich aus eine besondere Haftungsregelung für Container zu schaffen. Überdies besteht kein zwingendes Bedürfnis für ein solches "Richterrecht", weil es die Befrachter bereits jetzt in der Hand haben, die Haftungshöchstgrenze für Verfrachter in Art. 4 § 5 Abs. 1 der Haager Regeln bzw. in § 660 HGB auch für Container dadurch auszuschließen, daß der Ablader - was im Streitfall nicht geschehen ist - die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angibt und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen wird (Art. 4 § 5 Abs. 1 Halbsatz 2 der Haager Regeln, § 660 Halbsatz 2 HGB). Das mag zwar den Verfrachter wegen seines nunmehr vergrößerten Haftungsrisikos veranlassen, eine höhere Fracht zu berechnen. Jedoch bietet diese Möglichkeit den Ladungsbeteiligten einen einfachen Weg, sich die uneingeschränkte Haftung des Verfrachters zu eröffnen. Ferner können sie, wie noch näher darzulegen sein wird, die Haftung des Verfrachters auch durch eine in das Konnossement aufzunehmende Vereinbarung erweitern und damit ebenfalls den

von der Revision vermißten gerechten Interessenausgleich zwischen ihnen und dem Verfrachter erreichen.

e) Unterstellt man zu Gunsten der Klägerin die Richtigkeit ihrer - erstmals im Revisionsrechtszug im Zusammenhang mit einer Rüge aus § 139 ZPO aufgestellten - Behauptung, daß auch die einzelnen Graphit-Platten verpackt gewesen seien und ohne zusätzliche Umhüllung auf die Seereise hätten geschickt werden können, so führt das gleichfalls nicht zu einer für die Klägerin günstigeren Beurteilung. Insbesondere kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint, damit habe es sich bei den 641 - totalbeschädigten - Graphit-Platten um 641 "Packungen" im Sinne des § 660 HGB gehandelt. Dem steht entgegen, daß die Platten nicht jeweils als einzelne "Packung" der Verfrachterin übergeben worden sind, sondern in einem sie allseits umschließenden Behälter (Container) untergebracht waren. Entsprechendes gilt für die einzelnen crates. Auch würde die von der Revision vertretene Auffassung zu dem mit Sinn und Zweck des § 660 HGB unvereinbaren Ergebnis führen, daß es im Belieben des Befrachters steht, lediglich durch die Art der Verpackung der von ihm in einem Container versandten Güter das Haftungsrisiko des Verfrachters auf eine für diesen nicht vorherzusehende Weise zu vergrößern, obwohl diesem aus seiner Sicht nur eine Packungseinheit übergeben wird.

2. Die Vorschrift des § 660 HGB ist zwingendes Recht (§ 662 Abs. 1 HGB). Jedoch sieht § 662 Abs. 3 HGB vor, daß die Haftung des Verfrachters erweitert werden kann, die Vereinbarung darüber aber in das Konnossement aufzunehmen ist. Die Zulässigkeit derartiger Vereinbarungen entspricht Art. 4 § 5 Abs. 3 der Haager Regeln. Allerdings ist in dieser Bestimmung nur von der Möglichkeit einer Erhöhung des Haftungshöchstbetrages die Rede. Darauf

läuft es aber auch hinaus, wenn Befrachter und Verfrachter absprechen, daß bestimmte in einem Container befindliche Güter oder Packungseinheiten selbst als "Packung" im Sinne des § 660 HGB angesehen werden sollen. Dadurch wird nicht der Begriff "Packung" in einer mit dem Gesetz unvereinbaren Weise festgelegt, sondern lediglich der Höchsthaftungsbetrag des § 660 HGB gemäß der Zahl der einzelnen Güter oder Packungseinheiten vervielfacht. Bedenken gegen die Zulässigkeit einer solchen Vereinbarung bestehen daher nicht. Sie entspricht praktisch außerdem Art. 4 § 5 Buchst. c) der Haager-Visby-Rules, wonach der nunmehr vorgesehene Haftungshöchstbetrag - 10.000 Poincaré-Francis für die Packung oder die Einheit oder 30 Poincaré-Francis für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter, je nachdem, welcher Betrag höher ist - für jede Packung und jede Einheit gilt, die in einem Container für die Beförderung zusammengefaßt sind, sofern sie in dem Konnossement als in dem Container enthalten angegeben sind, während in jedem anderen Falle der Container selbst als Packung oder Einheit gilt (vgl. hierzu auch Herber, Zur Neuregelung der Haftung im internationalen Seefrachtrecht, HANSA 1968, 620, 621).

Nach Ansicht des Berufungsgerichts kommt in dem von der Rechtsvorgängerin der Beklagten ausgestellten Konnossement nicht "in eindeutiger Weise" zum Ausdruck, "ausnahmsweise nicht die verschifften 5 Container haftungsrechtlich als Packungen gelten zu lassen, sondern deren Inhalt". Zwar enthalte das Konnossement auch die Angabe "65 crates - 3.137 pieces Graphite-Plates". Jedoch liege das Schwergewicht des Frachtvertrages offensichtlich weder auf den crates noch auf den pieces, sondern auf den Containern selbst. Nur diese seien in dem Konnossement mit ihren einzelnen Nummern angegeben

und unter der Rubrik "Number and kind of packages" allein sowie dickunterstrichen aufgeführt. Dagegen fehle es an jeder individuellen Bezeichnung (Nummer oder sonstige Markierung) der einzelnen crates und pieces. Auch werde von diesen jeweils nur die Gesamtzahl genannt und nicht deklariert, welche und wieviele crates jeweils in den einzelnen Containern untergebracht seien und wieviele Graphit-Platten wiederum jeder einzelne crate enthalte. Schließlich spreche auch die Zusammenfassung der fünf Container in einem Konnossement und die Angabe des Gesamtgewichts des Inhalts aller Container deutlich dafür, daß diese als "Packung" hätten gelten sollen. Im anderen Falle hätte man wohl über jeden einzelnen Container ein besonderes Konnossement ausgestellt, zumindest aber sicher die in jedem Container befindlichen crates mit ihrer Nummer oder ihren sonstigen Merkzeichen sowie mit ihrem Gewicht und ihrem genauen Inhalt (Plattenzahl) aufgeführt.

Diese Ausführungen betreffen die Auslegung einer Individualerklärung und sind deshalb im Revisionsrechtszug nur beschränkt nachprüfbar. Die Revision greift sie ohne Erfolg an. Eine Haftungserweiterung des Verfrachters nach § 662 Abs. 3 HGB stellt eine Ausnahme von der Grundregel des § 660 HGB dar. Sie muß daher unmißverständlich vereinbart und in der gleichen Weise im Konnossement niedergelegt sein. Nur das meint offenbar das Berufungsgericht, soweit es davon spricht, "der Wille der Vertragsparteien, nicht den Container, sondern die in ihm gestauten Packstücke haftungsrechtlich als maßgeblich zu erklären, müsse in eindeutiger Weise im Konnossement zum Ausdruck kommen". Es trifft

daher nicht zu, daß das Berufungsgericht bei der
Auslegung des Konnossements von einem rechtlich
falschen Gesichtspunkt ausgegangen ist.

Stimpel	Dr. Schulze	Fleck
Dr. Bauer	Bundschuh	