

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

HGB §§ 485, 612, 660, 754 Nr. 7, 9; Allg. Geschäftsbedingungen

- a) Wird der Verfrachter von der Haftung für Verluste oder Beschädigung der Güter gemäß § 612 HGB frei, weil der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter gerichtlich geltend gemacht worden ist, so erlöschen auch seine Haftung als Reeder und die darauf beruhenden Schiffsgläubigerrechte.
- b) Zum Begriff der "Packung" im Sinne des § 660 HGB.
- c) Zur Frage, ob es dem Schiffsführer oder dem Kapitän zugute kommt, wenn in den Allgemeinen Bedingungen des Konnossements die Haftung des Verfrachters, z.B. durch die Vereinbarung einer Ausschlußfrist, eingeschränkt worden ist.

BGH, Urt. v. 9. Juli 1973 - II ZR 86/71 - Schiffahrtsobergericht Köln
- Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 86/71

URTEIL

Verkündet am

9. Juli 1973

Werner,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Reederei H. J. van S [REDACTED],
R [REDACTED], W [REDACTED]straat [REDACTED],
2. des Kapitäns K [REDACTED]
vom MS "K [REDACTED]", zu laden bei der Beklagten zu 1,

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die A [REDACTED] V [REDACTED]-Gesellschaft
" H [REDACTED]", S [REDACTED] Schweiz,
vertreten durch den Präsidenten des Verwaltungsrats
Dr. Andreas W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Juli 1973 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 8. Juni 1971 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht als Transportversicherin aus übergegangenem Recht Ansprüche wegen eines Ladungsschadens gegen die Beklagte zu 1 als Verfrachter und Reeder sowie den Beklagten zu 2 als Kapitän des holländischen MS "Kalypso" geltend. Das Schiff ist von der Beklagten zu 1 in Kenntnis der erhobenen Ansprüche auf neue Reisen ausgesandt worden.

MS "Kalypso", eingetragen im internationalen Rheinschifffahrtsregister, beförderte im Mai 1966 aufgrund eines Frachtvertrages nach dem Muster "Deutküst" und von zwei



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



rein gezeichneten Konnossementen vom 24. Mai 1966, die auf das "Deutsche Einheitskonnossement 1940" verweisen, mehrere Partien Weißbleche (Andralytband und Tafelbleche) für Konservendosen von Andernach über Rhein-See-Elbe nach Itzehoe. Die Fracht war nach einem Satz von 15,50 DM für je 1.000 ausgelieferte Kilogramm berechnet.

Auf der Reise wurde in den Laderaum bei der Kupferhütte in Duisburg unter anderem eine Partie Siebschutt (kupferhaltiger, loser und feuchter Rückstand aus der Kupfergewinnung) zu den Weißblechen gestaut. Der Laderaum, der über keine Lüftung verfügt, wurde mit doppelten Persenningen abgedeckt und erst am Bestimmungsort geöffnet. Hierbei stellte sich heraus, daß der Siebschutt stark erhitzt war und im Laderaum ein waschküchenartiger Dunst herrschte. Die Bleche, deren Verpackung durchnäßt war, waren angerostet.

Die Klägerin hat behauptet, der Siebschutt sei tropfnaß, jedenfalls feucht, abgeladen worden. Sie hat geltend gemacht, er habe nicht mit dem Weißblech zusammen gestaut werden dürfen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 29.855,60 DM, die Beklagte zu 1 auch zur Duldung der Zwangsvollstreckung wegen dieses Betrages in das MS "Kalypso" zu verurteilen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben bestritten, daß der Siebschutt bei der Einladung feucht oder gar tropfnaß gewesen sei. Die Klägerin treffe die Beweislast nach Regel IV des Deutschen Einheitskonnossements 1940. Nach Nr. 8 des Frachtvertrages hafte das Schiff für die Erfüllung des Vertrages nur bis zur Höhe der Brutto-Fracht.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Schifffahrtsobergericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten den Antrag auf Abweisung der Klage weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht erörtert, ob See- oder Binnenschifffahrtsrecht für die Entscheidung des Rechtsstreits heranzuziehen ist. Es nimmt an, daß Seerecht gilt. Die Frage kann indessen offenbleiben. Insbesondere braucht nicht entschieden zu werden, ob die Parteien durch Ausstellung einer Chartepartie und von Konnossementen nicht nur davon ausgegangen sind, daß Seerecht gelte (so das Berufungsgericht S. 14 BU), sondern auch dessen Anwendung vereinbart haben. Die Parteien haben teils Vereinbarungen über die Haftung für Ladungsschäden getroffen, teils sind die maßgeblichen Vorschriften im See- und im Binnenschifffahrtsrecht identisch.

II. Das Berufungsgericht hält die Klage gegen die Beklagte zu 1 als Verfrachterin für unbegründet, weil die Klagefrist des § 612 HGB versäumt worden sei. Diese Norm, die im Binnenschifffahrtsrecht nicht gilt, ist zwischen den Parteien als vertragliche Abrede gemäß Regel IX Nr. 2 des Deutschen Einheitskonnossements 1940 (= DEK 1940) maßgebend, die inhaltlich mit § 612 HGB übereinstimmt. Zu Unrecht will das Berufungsgericht diesen Ausschluß gegenüber der Beklagten zu 1 in ihrer Eigenschaft als Reeder nicht anwenden. Es meint, wenn der Verfrachter

zugleich Reeder sei, unterlägen die dinglichen Ansprüche wegen Ladungsschäden nur der Verjährung, nicht aber einer Ausschlußfrist. Dieser Auffassung ist nicht zu folgen.

Wird Seerecht angewandt, so handelt es sich bei der Ausschlußfrist für den Anspruch wegen Ladungsschäden (§ 612 HGB) um eine Beschränkung der Haftung des Verfrachters; er soll nur zeitlich begrenzt in Anspruch genommen werden können, weil die Aufklärung des Sachverhalts bei länger zurückliegenden Vorgängen schwierig ist und eine Beweisnot des Verfrachters eintreten kann, da er den Entlastungsbeweis führen muß (§ 606 HGB). Dementsprechend sehen die Haager Regeln (Art. III § 6 Abs. 4), die in das deutsche Seefrachtrecht übernommen worden sind, vor, daß "the carrier and the ship" von jeder Haftung für Verluste und Beschädigung der Güter frei sein sollen, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Ablieferung der Güter gerichtlich geltend gemacht worden ist. Der Verfrachter und das Schiffsvermögen sollen hiernach von der Haftung durch Zeitablauf frei werden. Daraus ergibt sich, daß der Fristablauf auch den Verfrachter in seiner Eigenschaft als Reeder befreit, wie auch sonst Beschränkungen und Ausschlüsse der Haftung des Verfrachters ihm bei seiner Haftung als Reeder nach § 485 HGB zugute kommen; denn auch das Schiffsvermögen soll z.B. von der Haftung für nautisches Verschulden der Besatzung frei sein und nur im Rahmen des § 660 HGB in Anspruch genommen werden können (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. § 485 Anm. 19). Für den Fall, daß der Verfrachter mit dem Reeder nicht identisch ist, wird durch den gemäß dem Gesetz vom 10. August 1937 im § 485 HGB

hinzugefügten Satz 2 dieselbe Rechtslage herbeigeführt. Ohne diese Bestimmung würde der Reeder, der nicht zugleich Verfrachter ist, sich nicht auf die Haftungsbeschränkungen des Verfrachters berufen können (vgl. Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht 1938 S. 84). In beiden Fällen sind daher Einschränkungen der Haftung des Verfrachters, also auch die Frist des § 612 HGB, auch auf die Reederhaftung anzuwenden. Die Beweisführung bei länger zurückliegenden Vorgängen, die das Berufungsgericht nur dann für erschwert hält, wenn der Verfrachter nicht zugleich der Reeder ist, wird in gleicher Weise durch den Zeitablauf schwieriger, wenn der Verfrachter die Güter mit seinem eigenen Schiff befördert. Der gesetzgeberische Grund für die zeitliche Begrenzung liegt auch dann vor. Gerade für diesen Regelfall muß die Ausschlussfrist gelten. Auch die dingliche Haftung des Reeder-Verfrachters nach §§ 485, 486, 754 Nr. 7 und 9 HGB und die beschränkt-persönliche Haftung nach § 774 HGB erlöschen daher entgegen der Auffassung des Berufungsgerichts mit dem Ablauf der Frist des § 612 HGB.

Wird Binnenschifffahrtsrecht für anwendbar gehalten, so ist die Frist für die Ansprüche wegen Ladungsschäden durch Regel IX Nr. 2 des Deutschen Einheitskonnossements 1940 vertraglich vereinbart worden. Dadurch wurden die Haftung des Frachtführers und die entsprechenden Schiffsgläubigerrechte (§ 102 Nr. 4 und 5 BinSchG) ebenfalls zeitlich auf ein Jahr nach der Ablieferung der Güter begrenzt.

III. Das Berufungsgericht ist zur Anwendung des § 612 HGB und damit der Regel IX Nr. 2 des Deutschen Einheitskonnossements 1940 gelangt, ohne daß ersichtlich wäre, daß die Frist und ihr Ablauf mit den Parteien erörtert worden wäre. Die Klägerin hat als Revisionsbeklagte gerügt, daß sie bei einem gerichtlichen Hinweis gemäß § 139 ZPO, die Frist könne als versäumt betrachtet werden, Tatsachen vorgetragen hätte, die im Hinblick auf die zwischen den Parteien nach ihrer Behauptung mit dem Ziel einer vergleichswisen Regelung geführten Verhandlungen die Berufung auf die Ausschlußfrist als unzulässige Rechtsausübung erscheinen lassen könnte (vgl. BGH Urteil vom 7. Mai 1963 - VI ZR 198/62 - VersR 1963, 640). Diese Rüge muß zur Aufhebung des angefochtenen Urteils führen, soweit zum Nachteil der Beklagten zu 1 erkannt worden ist, da die Parteien ersichtlich weder § 612 HGB noch Regel IX Nr. 2 DEK 1940 angeführt hatten und es bei der kurzen Frist von einem Jahr stets naheliegt, daß sie verstreicht, während außergerichtliche Verhandlungen über einen Vergleich mit der Versicherung geführt werden, so daß der Ladungsbeteiligte hierdurch von der Erhebung der Klage abgehalten wird. Ob die Berufung auf den Ablauf der Frist zulässig ist, muß hiernach das Berufungsgericht auf Grund erneuter Verhandlung klären.

IV. Für die etwaige Haftung der Beklagten zu 1 ist es ohne Bedeutung, ob durch Regel IV DEK 1940 eine Umkehr der Beweislast zugunsten des Verfrachters wirksam vereinbart worden ist, was das Berufungsgericht verneint. Die Rügen der Revision, mit denen sie sich gegen diese Auffassung wendet, sind gegenstandslos, weil das Berufungsgericht zutreffend ein Verschulden des Beklagten zu 2 bei seinen Maßnahmen im Interesse der Ladung angenommen hat.

Das Berufungsgericht hat zwar offen gelassen, ob der den Blechen beigeladene Siebschutt "tropfnaß" war. Es hat aber ein Verschulden des Beklagten zu 2 auch dann angenommen, wenn der Siebschutt nicht tropfnaß gewesen sein sollte, und das daraus hergeleitet, daß dieser mit den empfindlichen Blechen zusammengestaut wurde, obwohl er durch Druck und Feuchtigkeit Wärme entwickeln konnte, die zum Schiffsschweiß führte. Damit habe der Beklagte zu 2 rechnen, gegebenenfalls sich darüber erkundigen müssen. Diese Beurteilung vermag die Revision nicht zu entkräften. Die Sorgfaltspflicht des Beklagten zu 2 wird nicht übersteigert, wie sie meint. Ob Kupferschlacke oder Siebschutt chemische Eigenschaften haben, die andere Güter schädigen können, ist angesichts des eingetretenen Feuchtigkeitsschadens gleichgültig. Unstreitig ist die Ursache des Schadens ein durch die Feuchtigkeit des Siebschutts herbeigeführter waschküchenartiger Dunst im Laderaum gewesen (S. 17 BU). Wie jeder Kapitän ohne Rückfrage wissen muß, unterliegt Weißblech der Gefahr des Rostens, das es insbesondere für Konservendosen unbrauchbar macht. Die Empfindlichkeit des Gutes wurde, wie auch die Auskunft der Schifferbörse ergibt (Bl. 34 GA), noch dadurch besonders deutlich gemacht, daß die Bleche sorgfältig verpackt waren (Krepp-Papier, Bitumenpappe). Solche Bleche dürfen wegen der Rostgefahr keinesfalls mit Ladungen zusammengestaut werden, die Feuchtigkeit abgeben (vgl. Rotermund/Koch, Die Ladung Bd. 2 S. 383). Die Feuchtigkeit des Siebschutts, die unstreitig (S. 17 BU) in irgendeinem nicht mehr aufklärbaren Umfang wie üblich bei solchen Abfällen vorhanden und, da chemisch nicht gebunden, ohne weiteres festzustellen war, schloß es bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen, vom Berufungs-

gericht richtig beurteilten Sorgfaltspflicht des Kapitäns aus, daß Weißblech für eine unter Lukenverschluß und ohne Belüftung durchzuführende mehrtägige Reise in den gleichen Laderaum zu stauen.

V. Das Berufungsgericht hat Nr. 8 des Frachtvertrages ("Deutküst"), nach der das Schiff bis zur Höhe der Bruttofracht für die Erfüllung des Frachtvertrages haften soll, nicht auf Ladungsschäden bezogen, weil diese in dem im Konnossement in Bezug genommenen Deutschen Einheitskonnossement 1940 Regel XIV besonders behandelt werden. Diese Auslegung ist nicht zu beanstanden. Die Klausel entspricht der in Chartepartien üblichen "Indemnity-Klausel" (vgl. Schaps/Abraham aaO § 580 Anm. 10). Hier sieht sie lediglich eine Begrenzung des Schadensersatzanspruchs des Befrachters wegen Nichterfüllung des Frachtvertrages vor, der z.B. in Betracht kommt, wenn das Schiff nicht oder nicht rechtzeitig gestellt wird und dem Befrachter ein Schaden entsteht (z.B. Lagerkosten, Liegegelder, höhere Frachtrate für ein anderes Schiff). Die Revision vermag keine Gründe dafür anzuführen, daß hier mit "Erfüllung" des Frachtvertrages auch die sorgfältige Behandlung der Güter zu verstehen sei.

VI. Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß die Regel XIV des Deutschen Einheitskonnossements 1940 (= Art. IV § 5 Haager Regeln, § 660 HGB) die etwaige Haftung der Beklagten zu 1 für den geltendgemachten Schaden nicht einzuschränken vermag. Nach diesen Bestimmungen haftet der Verfrachter "für jede Packung und Einheit" bis zu einem Höchstbetrag von 1.250 DM. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Güter in "Packungen" verschifft wurden. Nach

den Konnossementen ist die Ladung in "Paletten" (zu je 12 Ringen) und in "Ständern" übernommen worden. Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß 16 Paletten Andralytband, 27 Ständer Weißblech und 180 Ständer Andralytbleche beschädigt worden sind, wofür Ersatz in Höhe von 29.855,60 DM verlangt wird. Die Revision meint, daß die Haftung nach "Einheiten" bestimmt werden müsse, ohne darzulegen, welche "Einheit" (etwa der Frachtberechnung) gemeint ist und inwiefern dann die Höchstsumme der Haftung geringer sein soll. Auf die "Einheit" kann aber erst zurückgegriffen werden, wenn keine "Packungen" vorliegen (Schaps/Abraham aaO § 660 Anm. 4). Die Güter bestanden nach dem Gutachten des Sachverständigen aus mit Krepp-Papier bewickelten Blechringen, von denen je 12 Ringe auf hölzernen Hubuntersätzen mit Eisenbändern befestigt waren (Paletten), ferner aus Ständern, die in Bitumenpapier und dicker Pappe verpackt, an den Kanten durch Winkeleisen geschützt und mit Eisenbändern auf Hubuntersätzen befestigt waren. Die Ladegestelle waren hiernach nicht bloße Unterlage für eine leichtere Verladung, sondern gewährten den Gütern in wesentlicher Beziehung Schutz. Eine vollständige, einheitliche Umhüllung des Gutes, wie sie bei den Paletten gefehlt haben mag, ist für eine "Packung" nicht erforderlich. Die Paletten und Ständer sind daher "Packungen" im Sinne des § 660 HGB (und Regel XIV DEK 1940), so daß, wie das Berufungsgericht darlegt, die Haftungssumme durch die eingeklagten Beträge nicht ausgeschöpft wird.

VII. Das Berufungsgericht bejaht die Haftung des Beklagten zu 2, die ihre Rechtfertigung im § 7 Abs. 2 BinnSchG oder in §§ 511, 512 HGB findet. Die Unterschiede beider

Bestimmungen spielen im vorliegenden Fall keine Rolle. Der Schiffsführer und der Kapitän stehen hiernach in einem gesetzlichen Schuldverhältnis zu den Ladungsbeteiligten und haften aus diesem nach § 276 BGB (BGH Urteil vom 18. März 1971 - II ZR 94/69 - LM §§ 511, 512 HGB Nr. 1). Ob nach diesen Vorschriften der Beklagte zu 2 den Entlastungsbeweis hinsichtlich des Verschuldens zu führen hätte, kann unentschieden bleiben. Das Berufungsgericht hat zutreffend ein Verschulden des Beklagten zu 2 festgestellt (oben IV).

Das Berufungsgericht hat aber nicht geprüft, ob die Vereinbarung der Klägerin mit der Beklagten zu 1 über eine Ausschlußfrist für die Einklagung von Ladungsschäden (Regel IX Nr. 2 DEK 1940) bewirkt, daß auch der Anspruch gegen den Beklagten zu 2, der sich auf Haftungsbeschränkungen des Verfrachters berufen hat (Bl. 13 GA), mit dem Ablauf der Frist erloschen ist. Vertragliche Ausschlüsse und Beschränkungen der Haftung in Allgemeinen Geschäftsbedingungen können gemäß § 328 BGB auch zugunsten Dritter, insbesondere der Hilfspersonen des Unternehmers, wirken. Eine solche Auslegung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen kann besonders dann geboten sein, wenn eine Übung in einem Gewerbezug besteht, die Haftung des Gehilfen entsprechend der des Unternehmers zu begrenzen. Eine solche ist in der Rheinschiffahrt bei einer Freizeichnungsklausel in einem Konnossement angenommen und die Klausel entsprechend ausgelegt worden (vgl. BGH Urteil vom 21. Januar 1971 - II ZR 147/68 - LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 33). Auch für Verjährungsfristen kommt eine solche Auslegung in Betracht (BGH Urteil vom 21. Oktober 1971 - II ZR 157/69 - LM aaO Nr. 37). Es bedarf hiernach

einer Prüfung, ob nach den Verhältnissen in der Rhein-Elbe-Schiffahrt anzunehmen ist, daß sich die vereinbarten Haftungserleichterungen des Unternehmers, insbesondere auch die Vereinbarung einer Ausschlußfrist für Ansprüche wegen Ladungsschäden, nach den Absichten der Parteien und der allgemeinen Verkehrsanschauung auch auf den Anspruch gegen den Schiffsführer oder Kapitän beziehen sollen. Eine solche Auslegung der Geschäftsbedingungen nach §§ 133, 157 BGB, § 346 HGB kann dadurch gerechtfertigt sein, daß die Ladungsbeteiligten auf diese Bedingungen in Kenntnis der Interessenlage des Vertragspartners eingehen, der gegenüber seinem Gehilfen eine Pflicht zur Fürsorge durch den Schutz vor Haftungsfolgen haben kann.

Hiernach sind auch für die Haftung des Beklagten zu 2 weitere tatsächliche Erörterungen nötig, so daß das angefochtene Urteil im vollen Umfang aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen war.

Stempel

Dr. Bauer

Liesecke

Dr. Tidow

Dr. Schulze