

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT
REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 34

DR. KARL-HEINZ BAUER

**Ausgewählte Probleme aus der
Rechtssprechung des Bundesgerichtshofes
im Seehandelsrecht**

HAMBURG 1978

**AUSGEWÄHLTE PROBLEME AUS DER RECHTSSPRECHUNG
DES BUNDESGERICHTSHOFES IM SEEHANDELSRECHT**

Vortrag

von

**Dr. Karl-Heinz Bauer
Richter am Bundesgerichtshof**

**gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales
Seerecht am 13. April 1978**

Hamburg 1978

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich möchte mich zunächst recht herzlich für die freundliche Begrüßung bedanken. Es ist für mich sehr ehrenvoll, vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht über ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes zu berichten. Dabei bin ich mir bewußt, daß diese Vereinigung aus einem Kreis von in Seesachen besonders kenntnisreichen und erfahrenen Mitgliedern besteht, denen ich möglicherweise nicht sehr viel Neues darstellen kann. Daß ich mich trotzdem dem Wagnis dieses Vortrags stelle, hat vor allem zwei Gründe. Zum ersten erscheinen mir einzelne Fragen auf dem Gebiete des Seerechts in Fluß oder jedenfalls von einer solchen Bedeutung zu sein, daß man sie wohl auch in diesem sachverständigen Kreis vortragen darf. Zum zweiten ist die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes in Seesachen nur unvollständig veröffentlicht; auch sind die abgedruckten Entscheidungen auf mehrere Zeitschriften sowie Entscheidungssammlungen verteilt, was einer Übersicht nicht besonders förderlich ist. Das alles mag daran liegen, daß es keine deutsche seerechtliche Zeitschrift gibt, ja - im Gegensatz zum Gebiet der Binnenschifffahrt - noch nicht einmal eine kontinuierliche Darstellung der seerechtlichen Rechtsprechung im Rahmen einer sich ganz allgemein mit Fragen der Seeschifffahrt befassenden Zeitschrift, wobei die Darstellung selbstverständlich auch die vielfach bedeutsamen Entscheidungen der erst- und zweitinstanzlichen Gerichte umfassen sollte. Ich finde das außerordentlich bedauerlich, zumal darunter die erwünschte kritische Auseinandersetzung mit dieser Rechtsprechung seitens der Wissenschaft und der Praxis leiden muß.

Natürlich würde es den Rahmen meines Vortrags sprengen, wenn ich versuchte, Ihnen einen nur einigermaßen voll-

ständigen Überblick über die Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes in Seesachen zu geben. Ich muß mich daher auf wenige - und wie ich hoffe, Sie interessierende - Fragen beschränken. Auch bitte ich um Verständnis, daß ich über diese Fragen grundsätzlich nicht schon mit Blick auf die am 31. März 1978 verabschiedeten "Hamburger Regeln" referiere. Abgesehen davon, daß mir über den endgültigen Inhalt dieser Regeln bisher nur einige - naturgemäß unvollständige - Zeitungsberichte zugänglich waren, wird es wohl noch eine geraume Zeit dauern, bis die "Hamburger Regeln" für die Bundesrepublik Deutschland in Kraft treten und sie in die seerechtlichen Vorschriften des Handelsgesetzbuches eingearbeitet sein werden. Ich darf in diesem Zusammenhang daran erinnern, daß die im Jahre 1924 beschlossenen "Haager Regeln" erst mit Wirkung vom 1. Januar 1940 in das Handelsgesetzbuch übernommen worden sind und daß das Internationale Übereinkommen über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom 10. Oktober 1957 und die darauf beruhenden Änderungen des Handelsgesetzbuchs erst am 6. April 1973 in Kraft getreten sind. Sollte auch bis zum Wirksamwerden der "Hamburger Regeln" eine Zeitspanne von über 15 Jahren verstreichen, so würden diese ihre wirkliche Bedeutung erst etwa von dem Jahre 1993 an erlangen.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen wende ich mich nunmehr zunächst einem Problem der Reederhaftung zu. Wie Sie wissen, ist der Reeder nach § 485 Satz 2 HGB für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung oder ein an Bord tätiger Seelotse einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Die Haftung ist adjektivisch, d.h. sie hat zur Voraussetzung, daß das schuldige Besatzungsmitglied dem Dritten selbst haftet ¹⁾. Sie steht neben der Haftung aus § 831 BGB ²⁾, ist im Gegensatz zu dieser aber keine solche für eigenes Verschulden des Reeders und gestattet diesem auch nicht, sich zu exkulpieren ²⁾. Hingegen kann er sie nach den §§ 486, 487 a HGB summenmäßig beschränken. Das alles ist nunmehr wohl

unbestritten. Zweifel tauchen hingegen auf, wenn es um die Frage geht, wer zur Schiffsbesatzung gehört. Denn diese umfaßt nach § 481 HGB nicht nur den Kapitän, die Schiffsoffiziere und die Schiffsmannschaft, sondern auch "alle übrigen auf dem Schiff angestellten Personen". Die Bestimmung des Kreises der letzteren hat der Rechtsprechung nicht geringe Schwierigkeiten bereitet. Hierzu rechnen nach einer frühen Entscheidung des I. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes, der bis Ende 1956 mit Seesachen befaßt war, diejenigen Personen, "die als Arbeitnehmer kraft eines auf eine gewisse Dauer berechneten unmittelbaren Dienstverhältnisses in den arbeitsteiligen Organismus der Schiffsdienste und der Bordgemeinschaft eingegliedert sind" ³⁾. Die Entscheidung betrifft allerdings die Vorschrift des § 3 Abs. 2 BinnSchG, die insoweit aber mit § 481 HGB übereinstimmt. Sie lehnt es ab, den Wachmann eines selbständigen Bewachungsunternehmens zu den übrigen auf dem Schiff angestellten Personen zu zählen, da dieser kein Arbeitnehmer des Schiffseigners bzw. des Reeders ist. Trotzdem kommt sie zu einer Haftung des Schiffseigners bzw. des Reeders, und zwar in entsprechender Anwendung des § 3 Abs. 1 BinnSchG bzw. des § 485 Satz 1 HGB.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes, zu dessen Zuständigkeit seit dem Jahre 1957 die Seesachen gehören, hat den Kreis der "übrigen auf dem Schiff angestellten Personen" in seiner Entscheidung vom 12. Dezember 1957 ⁴⁾ in der gleichen, wie ich meine, sprachlich nicht leicht verständlichen Weise wie der I. Zivilsenat umschrieben und danach eine unmittelbare Anwendung des § 485 Satz 1 HGB hinsichtlich des Stauervizen eines selbständigen Stauereiunternehmens abgelehnt. Zugleich hat er jedoch ebenfalls eine entsprechende Anwendung der Vorschrift bejaht und außerdem angedeutet, daß es für die Haftung des Reeders keinen Unterschied mache, ob er selbst oder ein Zeitcharterer das Stauereiunternehmen mit der Durchführung der Ladearbeiten beauftragt habe. M. E. würde jedoch in dem

zweiten Punkte eine nicht mehr zu rechtfertigende Ausdehnung der Reederhaftung liegen. Dieser Ansicht ist nunmehr auch der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes. In seinem Urteil vom 19. Dezember 1977 ⁵⁾, das einen Fall betraf, in dem der Frachtvertrag die Fio-Klausel enthalten hatte, heißt es, daß der Reeder nicht für das Verschulden der Stauereiarbeiter eines selbständigen Stauereiunternehmens haftet, das ein Dritter (z.B. Charterer, Ablader oder Ladungsempfänger) mit dem Laden oder Löschen des Schiffes beauftragt hat. Zu diesem Ergebnis ist der Senat nach einer erneuten Erörterung von Sinn und Zweck des § 485 Satz 1 HGB gekommen. Diese gehen dahin, daß die Vorschrift den besonderen Gefahren Rechnung tragen soll, die mit dem Betrieb eines Schiffes für Dritte verbunden sind - so übrigens schon die Protokolle zu Art. 451 ADHGB, der wörtlich als § 485 Satz 1 in das Handelsgesetzbuch übernommen worden ist -, ohne jedoch dem Reeder eine Gefährdungshaftung aufzuerlegen, wie das die Regelungen über die Haftung des Halters oder Betreibers eines Land- oder Luftverkehrsmittels tun. Hiervon ausgehend kann es zwar haftungsmäßig keinen wesentlichen Unterschied machen, ob der Reeder sein Schiff von eigenen Arbeitnehmern laden oder löschen oder diese, dem Schiffsbetrieb zuzurechnende, Tätigkeit von einem selbständigen Stauereiunternehmen durchführen läßt. Anders ist es jedoch, wenn dieser Schiffsdienst überhaupt nicht zu der von ihm übernommenen Tätigkeit gehört. Hier würde eine sinngemäße Ausdehnung der Reederhaftung diese besonders stark einer Gefährdungshaftung annähern, außerdem völlig den Gedanken außer acht lassen, daß § 485 Satz 1 HGB die Verantwortlichkeit des Reeders nicht an das Verschulden irgendeiner einen Schiffsdienst ausübenden Person knüpft, sondern an das der hierzu von ihm angestellten Leute, somit solcher Personen, die seiner Auswahl, Überwachung und Weisungsbefugnis unterstehen.

Ich möchte diesen Punkt nicht verlassen, ohne auf eine weitere Entscheidung des II. Zivilsenats, gleichfalls vom

19. Dezember 1977 ⁶⁾, hinzuweisen. Diese erörtert im Rahmen der Haftung beim Schubverband ebenfalls die Frage, wer zu den "übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen" gehört. Hierzu rechnet sie die Beschäftigten des Schiffseigners - die Entscheidung ist zu § 3 BinnSchG ergangen -, die zwar nicht in die Schiffsmannschaft eingegliedert, aber von ihm irgendwie für den Schiffsdienst, sei es auch nur vorübergehend, eingesetzt sind. Sie bejaht deshalb die Haftung des Leichtereigners, dessen Fahrzeug infolge eines Fehlers der Besatzung seines eigenen Schubbootes kollidiert ist. Wie allerdings die Haftungsfrage zu lösen sein wird, wenn der Leichter von einem fremden Fahrzeug geschoben wird, wird noch weiterer Überlegungen bedürfen. Sicher kann man aber nicht daran vorbeigehen, daß technische Neuerungen im Bereich eines Verkehrsmittels keinen haftungsfreien Raum für den Betreiber schaffen können, sondern einer sinnvollen Einbeziehung in die gesetzliche Haftungslage bedürfen. Das dürfte übrigens auch für das Schieben von Lash-Leichtern auf Binnengewässern gelten.

Ich wende mich nun einigen Fragen aus dem Gebiet der Verfrachterhaftung zu. Mit dieser Haftung hatte sich der Bundesgerichtshof in einer erheblichen Zahl von Entscheidungen zu befassen.

Vorweg wenige Beweislastfragen:

So hat der II. Zivilsenat in einer erst jüngst am 23. Februar 1978 ⁷⁾ verkündeten Entscheidung ausgeführt, es sei im Rahmen des § 559 HGB, also der Verfrachterhaftung für die anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes, im Streitfall von dem Verfrachter zu beweisen, daß das Schiff bei Reisebeginn see- und ladungstüchtig gewesen sei. Der Senat hat diese Beweislast des Verfrachters allerdings nicht, wie das vielfach geschehen ist, daraus hergeleitet, daß das Seerechtsänderungsgesetz vom 10. August 1937 in § 559 Abs. 2 HGB die Worte "bis zum Antritt der Reise" eingefügt hat. Vielmehr hat er sich insoweit -

wie bereits zuvor in einer das Binnenschiffahrtsrecht betreffenden Entscheidung ⁸⁾ - an den Grundsätzen einer Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen orientiert. Diesen liegt der Gedanke zugrunde, daß in den Fällen, in denen die Schadensursache aus dem Herrschafts- oder Organisationsbereich des Beklagten stammt, es dem geschädigten Kläger vielfach nur schwer oder überhaupt nicht möglich ist, ein Verschulden des Beklagten nachzuweisen, wogegen es für den letzteren regelmäßig leicht ist, seinen Herrschafts- und Organisationsbereich zu überschauen, er somit "näher daran" ist, den Sachverhalt aufzuklären und die Folgen einer nicht vollständigen Aufklärung zu tragen. Dieser Gedanke, dem im Grunde die Entlastungspflicht des Verfrachters nach § 559 Abs. 2, § 606 Satz 2 HGB entspricht, muß auch dort Platz greifen, wo es bei einem Verlust oder einer Beschädigung der Güter nicht um das Verschulden des Verfrachters oder seiner Leute geht, sondern ein anderer in seinem Organisations- oder Herrschaftsbereich liegender Punkt streitig ist. Um aber insoweit nicht mißverstanden zu werden, weise ich ausdrücklich darauf hin, daß die vorstehend dargestellte Beweislastverteilung erst eingreift, wenn der Kläger seinerseits bewiesen hat, daß der geltend gemachte Schaden überhaupt durch einen Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit verursacht worden ist. Die Entscheidung dürfte übrigens auch für die Reederhaftung von Bedeutung sein. Wie der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in seinem Urteil vom 9. Juli 1973 ⁹⁾ ausgeführt hat, steht der Kapitän aufgrund der §§ 511, 512 HGB zu den Ladungsbeteiligten in einem gesetzlichen Schuldverhältnis. Verletzt er die ihm danach obliegenden Pflichten, so haftet hierfür auch der Reeder nach § 485 Satz 1 HGB. Geht es hierbei um die sich aus § 513 HGB ergebende Pflicht des Kapitäns, für die anfängliche Seetüchtigkeit des Schiffes zu sorgen, so dürfte es Sache des Reeders sein zu beweisen, daß das Schiff die Reise in seetüchtigem Stande angetreten hat oder daß den Kapitän an einem bei Reisebeginn vorhandenen Mangel kein Verschulden trifft.

Zur Beweislast im Rahmen des § 606 HGB hat bereits der I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes ausgeführt, daß es wegen der dem Verfrachter in § 606 Satz 2 HGB auferlegten Entlastungspflicht dessen Sache ist, die Schadensursache aufzuklären und daß das auch für den Fall einer Freizeichnung des Verfrachters im Chartervertrag gilt ¹⁰⁾. Der II. Zivilsenat hat sich dieser Ansicht angeschlossen, zuletzt in einem Urteil vom 9. Februar 1978 ¹¹⁾. Bereits in seinem Urteil vom 28. Mai 1962 hat er aber auch darauf hingewiesen ¹²⁾, daß die Haftung des Verfrachters nach §§ 606, 607 HGB grundsätzlich den von dem Ersatzberechtigten zu führenden Nachweis erfordert, daß die Güter bis zur Annahme durch den Verfrachter unbeschädigt waren, d.h. diejenigen Schäden nicht hatten, für die Ersatz verlangt wird, wobei dem Ersatzberechtigten die Beweisvermutung des § 656 Abs. 2 Satz 1 HGB zugute kommen kann. Außerdem hat der II. Zivilsenat in dem schon erwähnten Urteil vom 9. Februar 1978 ¹¹⁾ klargestellt, daß die Vermutung des § 608 Abs. 2 HGB - die Vorschrift betrifft insgesamt den Ausschluß der Verfrachterhaftung für bestimmte typische Zufallsschäden der Seefahrt - erst dann zugunsten des Verfrachters eingreift, wenn er beweist, daß der Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in § 608 Abs. 1 HGB bezeichneten Gefahren entstehen konnte, somit eine dieser Gefahren auch tatsächlich gegeben war.

Eine ganze Reihe von Entscheidungen des Bundesgerichtshofes in Seesachen betrifft die Wirksamkeit oder die Bedeutung von Klauseln in Konnossementen oder in Charterverträgen. Da es sich hierbei oftmals um Geschäftsbedingungen handelt, die von einem ausländischen Verfrachter verwendet und von den Parteien dem deutschen Recht nicht unterstellt worden sind, möchte ich zur Nachprüfbarkeit solcher Bedingungen im Revisionsrechtszug folgendes vorweg bemerken:

Nach dem Urteil des II. Zivilsenats vom 3. Februar 1966 ¹³⁾

haben ausländische Allgemeine Geschäftsbedingungen das Gepräge einer ausländischen Rechtsordnung und sind daher gem. § 549 ZPO der Nachprüfung durch das Revisionsgericht grundsätzlich entzogen. Wie jedoch zwei weiteren Entscheidungen des II. Zivilsenats vom 19. Juni 1961 ¹⁴⁾ und vom 15. Dezember 1969 ¹⁵⁾ zu entnehmen ist, gilt dieser Grundsatz nicht, wenn vom Standpunkt der Auslegung aus, die das Berufungsgericht selbst den ausländischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen gibt, die Urteilsbegründung verfahrensrechtlich zu beanstanden ist. Das wäre der Fall, wenn § 286 ZPO insofern verletzt wäre, als der Berufungsrichter ein Vorbringen, einen Beweisantrag oder das Ergebnis einer etwaigen Beweisaufnahme übersehen hat, obwohl es von dem von ihm eingenommenen Rechtsstandpunkt aus beachtlich war. Auch macht das Urteil vom 3. Februar 1966 ¹³⁾ deutlich, daß die Schranke des § 549 ZPO das Revisionsgericht nicht hindert zu prüfen, ob der Inhalt ausländischer Allgemeiner Geschäftsbedingungen mit Art. 30 EGBGB zu vereinbaren ist. Diese Prüfung dürfte sich an den Grundsätzen zu orientieren haben, die zur Wirksamkeit oder Unzulässigkeit inländischer Allgemeiner Geschäftsbedingungen von der Rechtsprechung erarbeitet worden sind.

Was bestimmte einzelne Klauseln betrifft, so möchte ich auf die Frage der Wirksamkeit von Gerichtswahlklauseln nur kurz eingehen, nachdem sich bereits der Vorsitzende des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg in seinem Vortrag vom 22. Februar 1972 mit dieser Frage unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes näher befaßt hat und der Vortrag in Heft 15 der Schriftenreihe A des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht veröffentlicht ist. In Ergänzung seiner Ausführungen darf ich darauf hinweisen, daß zwischenzeitlich am 3. Dezember 1975 eine weitere Entscheidung des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes zur Wirksamkeit von Gerichtswahlklauseln ergangen ist ¹⁶⁾, die die bisherige Rechtsprechung bestätigt, aber auch nochmals aufgezeigt

hat, daß solche Klauseln - die übrigens als Prozeßvertrag vom Revisionsgericht stets uneingeschränkt nachgeprüft werden können - unwirksam sind, wenn sie zu einer Beschränkung oder Beseitigung der zwingenden Haftung des Konnossementsverfrachters führen oder im Einzelfall aufgrund besonderer Umstände nicht mit den Grundsätzen von Treu und Glauben zu vereinbaren sind. Zu erwähnen ist außerdem, daß sowohl die zum 1. April 1974 in Kraft getretene Änderung des § 38 ZPO als auch das AGB-Gesetz vom 6. Dezember 1976 für die Wirksamkeit von Gerichtswahlklauseln in Konnossementen oder in Charterverträgen keine wesentliche Bedeutung haben dürften, weil dadurch der bisherige Rechtszustand für Vollkaufleute nicht geändert worden ist, die Parteien des Seefrachtgeschäfts in aller Regel aber Vollkaufleute sind.

Von besonderem Interesse scheinen mir zwei Urteile des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes vom 9. Februar 1978 zu sein ¹¹⁾ 17), welche die Wirksamkeit einer Konnossementsklausel prüfen, die dem Verfrachter die Befugnis gibt, im Falle seiner Haftung für den Verlust oder die Beschädigung der Güter zu verlangen, daß die Schadensberechnung - nach seiner Wahl - erfolgt, und zwar entweder anhand des gemeinen Werts der Güter im Bestimmungshafen oder am Verschiffungsort (im letzten Falle zuzüglich gezahlter Fracht und bestimmter Unkosten). Diese Klausel weicht, soweit sie die Haftung des Verfrachters nach den §§ 606, 607 betrifft (allein um eine solche Haftung ging es in den beiden Entscheidungen), von der Regelung der §§ 658, 659 HGB ab, wonach - kurz zusammengefaßt - der Schadensbemessung stets der gemeine Handelswert bzw. der gemeine Wert der Güter am Bestimmungsort zugrunde zu legen ist. Der Senat hat die Wirksamkeit der Klausel grundsätzlich bejaht und hierzu ausgeführt:

Die Klausel enthalte keine für den geschädigten Ladungsbeteiligten nicht hinnehmbare Benachteiligung. Sie suche einen wirtschaftlich vertretbaren und praktikablen Aus-

gleich zwischen Ladungs- und Verfrachterinteressen zu finden sowie Streitigkeiten über den Wert der verlorenen oder beschädigten Güter und über einen etwaigen entgangenen Gewinn zu vermeiden. Sie bewirke, daß der Geschädigte in der Regel das bekomme, was erforderlich sei, um die Aufwendungen für einen Erwerb der Güter am Verschiffungsort und deren Transport auszugleichen. Auch das dem Verfrachter zustehende Wahlrecht führe nicht zur Unwirksamkeit der Klausel. Daß der gemeine Wert der Güter im Bestimmungshafen geringer als am Verschiffungsort (zuzüglich gezahlter Fracht und bestimmter Unkosten) sei, werde im allgemeinen nur dann der Fall sein, wenn die Ladungsbeteiligten die Güter im Verschiffungsland zu teuer erworben hätten oder wenn während der Reise ein Preisverfall eingetreten sei. Das gehöre jedoch nicht zum Risikobereich des Verfrachters. Allerdings müsse dieser innerhalb angemessener Zeit von seinem Wahlrecht Gebrauch machen, sonst verliere er dieses Recht.

Nicht entschieden wurde die in den Vorinstanzen heftig umstrittene Frage, ob die §§ 658, 659 HGB als zwingendes Recht im Sinne von § 662 HGB anzusehen sind, obwohl sie in der letztgenannten Vorschrift nicht aufgeführt werden. Das hat seinen Grund darin, daß in beiden Fällen Art. 2 der Durchführungsverordnung vom 5. Dezember 1939 zu dem Seerechtsänderungsgesetz vom 10. August 1937 eingriff, wonach § 662 HGB u.a. nicht gilt für Konnossemente, die nicht Verschiffungen nach einem Hafen der Bundesrepublik Deutschland betreffen und die weder innerhalb der Bundesrepublik noch innerhalb des Gebiets eines den "Haager Regeln" beigetretenen Staats ausgestellt sind. In diesem Punkt entsprachen die beiden Urteile wohl nicht den Erwartungen der Parteien. Ich darf deshalb mit der gebotenen Zurückhaltung persönlich anmerken, daß ich der im Schrifttum weit überwiegenden Meinung folgen würde, die es ablehnt, die §§ 658, 659 HGB in die Vorschrift des § 662 HGB einzubeziehen, zumal die beiden Bestimmungen

nicht aus den "Haager Regeln" stammen. Allerdings zeigt ein Blick auf Art. 4 § 5 Buchst. b) der "Haager - Visby Regeln", daß sich für die Zukunft insoweit eine zwingende Regelung abzeichnet.

Wegen der zwingenden Haftung des Konnossementsverfrachters spielen Freizeichnungsklauseln in den seerechtlichen Entscheidungen des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes keine große Rolle. Anerkannt hat der Senat in dem Urteil vom 2. Februar 1961 ¹⁸⁾, daß außerhalb des Geltungsbereichs des § 662 HGB Freizeichnungen von der Haftung wegen unrichtiger Ausstellung des Konnossements durch allgemeine Unbekanntklauseln vereinbart werden können, sofern nicht die generellen Einschränkungen der Freizeichnung gem. §§ 138, 242 BGB entgegenstehen. In einem weiteren Urteil vom 17. Januar 1974 ¹⁹⁾ hat er wegen Verstoßes gegen § 242 BGB die Unwirksamkeit einer Freizeichnung in den Bedingungen eines Chartervertrages angenommen, soweit die Klausel die Verpflichtung betraf, die Güter im Bestimmungshafen gegen Rückgabe mindestens einer Ausfertigung des Konnossements, das an einen Dritten nicht begeben worden war (§ 663 a HGB), an dessen Inhaber abzuliefern. Dazu heißt es in dem Urteil näher, die Freizeichnung finde ihre selbstverständliche Grenze bei grundlegenden Verpflichtungen des Verfrachters, zu denen die Pflicht gehöre, die Güter an den legitimierten Konnossementsinhaber gelangen zu lassen (§ 648 HGB). Für Freizeichnungen außerhalb des Geltungsbereichs des § 662 HGB ist auch ein Blick auf die Rechtsprechung des II. Zivilsenats zur Wirksamkeit allgemeiner Geschäftsbedingungen der Frachtführer auf den Binnengewässern von Interesse. Danach gibt es keine wirksame Freizeichnung von der Haftung für die anfängliche Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes ²⁰⁾, ebenso keine wirksame Begrenzung dieser Haftung auf einen bestimmten Betrag ²¹⁾. Das gilt auch dann, wenn die anfängliche Fahruntüchtigkeit auf einer Instabilität des Schiffes infolge fehlerhafter Beladung beruht ²²⁾. Außerdem kommt

keine wirksame Freizeichnung oder Haftungsbegrenzung für den Fall eines groben Verschuldens des Beförderungsunternehmers und seiner leitenden Angestellten in Betracht ²³⁾, zu denen regelmäßig nicht der angestellte Kapitän eines Seeschiffes oder der angestellte Schiffsführer eines Binnenschiffes gehören, weil sie im allgemeinen nicht gleichsam Repräsentant des Transportunternehmers sind ²⁴⁾. Nicht hinnehmbar erscheint ferner eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf nur drei Monate oder die Festlegung einer Ausschlußfrist im Sinne des § 612 HGB bei gleichzeitiger Abkürzung der Frist auf drei Monate ²¹⁾. Schließlich geht es nach der Rechtsprechung des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes auch nicht an, daß der Transportunternehmer in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen den Ladungsbeteiligten die Beweislast für sein ursächliches Verschulden oder das seiner Leute auferlegt ²³⁾.

Ich möchte diesen Abschnitt meiner Ausführungen mit einigen Sätzen zu den Inkorporationsklauseln beenden. Die üblicherweise in den Konnossementen verwendeten Klauseln ("All the terms, conditions, clauses and exceptions in the Charterparty are herewith incorporated") bewirken, wie in dem Urteil des II. Zivilsenats vom 5. Dezember 1966 ²⁵⁾ dargelegt ist, daß die Rechtsbeziehungen des Verfrachters zum Empfänger entsprechend denen zwischen Verfrachter und Befrachter gestaltet werden. Daraus ergibt sich, daß sich der Verfrachter gegenüber dem Konnossementempfänger beispielsweise auf Gerichtswahl- oder Freizeichnungsklauseln des Chartervertrages berufen kann, auch wenn diese Klauseln in der Konnossementsurkunde selbst nicht enthalten sind. Dem steht bei den fast immer verwendeten Orderkonnossementen an sich der Wortlaut des § 364 Abs. 2 HGB entgegen, wonach der Schuldner dem legitimizeden Besitzer der Urkunde u.a. nur solche Einwendungen entgegensetzen kann, welche sich aus dem Inhalt der Urkunde ergeben. Jedoch wird in dem Senatsurteil vom 18. Dezember 1958 ²⁶⁾ anhand der historischen Entwicklung wohl überzeugend begründet, daß

trotz der Regelung des § 364 Abs. 2 HGB auch in Orderkonnossementen zulässigerweise auf Bestimmungen des Chartervertrages Bezug genommen werden kann, sofern die Bezugnahme selbst klar und unzweideutig ist. Zu beachten bleibt allerdings auch hier, daß die Inkorporationsklausel insoweit unwirksam ist, als sie durch die Bezugnahme auf den Chartervertrag gegen zwingende Vorschriften der Verfrachterhaftung verstößt.

Zu diesen Vorschriften gehört, wie Sie wissen, auch die Bestimmung des § 660 HGB, wonach der Verfrachter für jede Packung oder Einheit bis zu einem Höchstbetrag von 1.250,-- Deutsche Mark haftet, sofern nicht der Ablader die Art und den Wert des Gutes vor dem Beginn der Einladung angegeben hat und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist. Die Bestimmung, die Art. 4 § 5 Abs. 1 der "Haager Regeln" entspricht, will - wie der genannte Artikel - den Verfrachter vor unvorhergesehenen oder übermäßigen Schadensersatzansprüchen der Ladungsbeeteiligten 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. Die Bestimmung zeigt wohl am deutlichsten das zwischen Verfrachter- und Verloaderseite bestehende Spannungsverhältnis, das einerseits durch das Bestreben der Verfrachter nach einem möglichst geringen Haftungsrisiko bei zumindest auskömmlichen Frachtraten und andererseits durch das Bemühen der Verloader um eine möglichst geringe Fracht bei einer möglichst großen Haftung der Verfrachter gekennzeichnet ist. Die Kritik, die sich gegen die Bestimmung richtet, hat einen wirtschaftlichen und einen rechtlichen Aspekt. Aus wirtschaftlicher Sicht wird bemängelt, daß der Haftungshöchstbetrag von 1.250,-- Deutsche Mark, der auf die in Art. 4 § 5 Abs. 1 "Haager Regeln" festgelegte Haftungssumme von 100 englischen Pfund Goldwährung zu-

rückgeht, bei den heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten unangemessen gering sei, insbesondere im Falle von Ladungsschäden bei der Beförderung von Containern zu nicht mehr tragbaren Ergebnissen führen könne. Die rechtliche Betrachtung kritisiert an der Bestimmung vor allem die Unklarheit der Begriffe "Packung" und "Einheit".

Zu diesen Punkten möchte ich unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes in Seesachen folgendes sagen:

Es ist zu begrüßen, daß die "Hamburger Regeln" die Haftungshöchstgrenze für die Verfrachterhaftung neu festgesetzt haben. Wenn ich recht unterrichtet bin, soll diese nunmehr rund 2.150,-- DM pro Packung oder Einheit betragen. Das zeigt deutlich, daß der - wie ich meine, wohl noch für eine geraume Zeit geltende - Haftungshöchstbetrag von 1.250,-- DM pro Packung oder Einheit sicher nicht so außerordentlich niedrig ist, daß er von der Rechtsprechung nicht mehr hingenommen werden könnte. Davon abgesehen würde ich es für einen außerordentlich gefährlichen Weg halten, einen Haftungshöchstbetrag, der auf einer Internationalen Konvention beruht, durch "Richterrecht" zu ändern. Das ist Aufgabe einer neuen Konvention, wie eine solche hier in Hamburg verabschiedet worden ist. Im übrigen bietet bereits die derzeitige Gesetzeslage die Möglichkeit, die in § 660 HGB festgelegte Haftungshöchstgrenze durch Wertdeklaration oder durch Vereinbarung zu erhöhen. Darauf weist der II. Zivilsenat in seinem "Container"-Urteil vom 19. September 1977 ²⁷⁾ ausdrücklich hin.

Wenig erfreulich erscheint es mir hingegen, daß die "Hamburger Regeln" uns nicht von den Begriffen "Packung" und "Einheit" befreien. Die Gerichte werden sich daher weiter mit ihnen befassen müssen, sofern der Haftungsbetrag nicht nach einem bestimmten Betrag per Kilogramm der beschädigten oder verlorengegangenen Güter zu berechnen ist. Zwar

besteht nach mehreren Urteilen des II. Zivilsenats ²⁸⁾ wenigstens Klarheit dahin, daß auf die "Einheit" erst zurückgegriffen werden kann, wenn keine "Packung" vorliegt. Was aber unter einer solchen zu verstehen ist, wirft stets neue Zweifel auf und führt auf diesem Gebiet immer stärker zu einem reinen Fallrecht. Wer wird schon von vornherein sagen können, ob mit Bindfäden zusammengehaltene Tierhäute damit eine wenigstens teilweise Umhüllung besitzen, die ihnen einen nicht unwesentlichen äußeren Schutz gegen die Transportgefahren gewährt.

Zum Abschluß meiner Ausführungen möchte ich noch auf zwei Entscheidungen des II. Zivilsenats des Bundesgerichtshofes eingehen, von denen die eine Fragen der Hilfeleistung und die andere das Gebiet der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen betrifft.

In dem Urteil vom 25. November 1976 ²⁹⁾ hatte der Senat die Frage zu entscheiden, ob der Reeder eines Fahrzeugs, das Besatzungsmitglieder oder andere Personen von einem in Seenot befindlichen Schiff abbirgt, seine durch das Rettungsmanöver veranlaßten Aufwendungen von dem Reeder dieses Schiffes ersetzt verlangen kann. Dabei ging es um den Wert eines zum Abbergen eingesetzten Rettungsbootes, das in Verlust geraten war, sowie um die Kosten für im Zusammenhang mit den Rettungsmaßnahmen geführte Funkgespräche. Beides ist dem klagenden Reeder zugebilligt worden. Allerdings konnte er sein Begehren weder auf das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Hilfeleistung und Bergung in Seenot vom 23. September 1910 (IÜS) gründen, noch auf die auf dem Übereinkommen beruhenden Vorschriften des Handelsgesetzbuches über Bergung und Hilfeleistung in Seenot (§§ 740 ff.) stützen, weil die Bestimmungen beider sich im wesentlichen nur mit dem Sachretter und dessen Lohn befassen und lediglich beiläufig einen bestimmten Fall der Lebensrettung regeln, nämlich den, daß jemand bei Gelegenheit des Unfalls, der

den Anlaß für die Sachrettung gibt, Menschenleben rettet oder sich deren Rettung unterzieht (Art. 9 IÜS; § 751 HGB). Hingegen war das Begehren des klagenden Reeders nach den Vorschriften über die Geschäftsführung ohne Auftrag (§§ 677 f. BGB) gerechtfertigt. Problematisch war insoweit jedoch die Frage, ob der Lebensretter, wenn er Besatzungsmitglieder oder andere Personen von einem in Seenot befindlichen Schiff abbirgt, auch ein Geschäft des Reeders dieses Fahrzeug führt. Der Senat hat die Frage bejaht, weil er meint, daß derjenige, der ein Schiff auf See fahren läßt und es damit deren Gefahren aussetzt, die Verantwortung und die Sorge für die Sicherheit der mit seinem Wissen an Bord befindlichen Personen trägt. Von besonderem Interesse wäre natürlich die Frage gewesen, ob der Reeder des rettenden Fahrzeugs von dem Reeder des anderen Fahrzeugs auch den Zeitverlust seines Schiffes und einen etwaigen Kraftstoffmeherverbrauch ersetzt verlangen kann. Diese Frage hatte der II. Zivilsenat aber nicht zu entscheiden, weil die Sache insoweit beim erstinstanzlichen Gericht noch anhängig war. Ich persönlich neige dazu, die Frage aus folgenden Gründen zu verneinen:

Leben und Sicherheit von Besatzungen und Passagieren auf See hängen wesentlich davon ab, daß ihnen in einer Notlage jederzeit die am nächsten stehenden Fahrzeuge zu Hilfe eilen und am Gefahrenort jede mögliche und zumutbare Hilfe gewähren. Insoweit sind alle Schiffe auf See ganz besonders aufeinander angewiesen. Da jedes Fahrzeug in die Lage des Gefährdeten oder des Retters kommen kann, könnte es guter Seemannschaft oder jedenfalls den Grundsätzen von Treu und Glauben widersprechen, wenn der Lebensretter auf See nicht nur Ersatz für die an dem eigenen Fahrzeug oder dessen Ausrüstung erlittenen Schäden sowie der durch die eigentlichen Rettungsmaßnahmen entstandenen Aufwendungen fordert, sondern von dem Geretteten oder dem Reeder des in Not geratenen Fahrzeugs auch

solche Nachteile ausgeglichen haben will, die ihm ganz allgemein dadurch entstanden sind, daß sein Fahrzeug zum Standort des Havaristen geeilt ist und bei diesem vorübergehend - sei es zur unmittelbaren Hilfe, sei es in Bereitschaft hierzu - verweilt hat.

Bei dem Fall aus dem Gebiet der Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen handelt es sich um die überraschende Verwandlung von Uhren und Rechenmaschinen in ein wertloses Pulver während des Transports von Hamburg nach dem südamerikanischen Bestimmungsort. Dieser bedeutende Sachverhalt hat, soweit ich sehe, den II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes bisher fünfmal und nach Nichtannahme der letzten Revision wohl zum letzten Male beschäftigt. Ich komme allerdings nicht wegen dieser Eigenarten auf ihn zu sprechen, sondern weil er dem Senat die Gelegenheit gegeben hat, in dem Urteil vom 8. April 1976 ³⁰⁾ die Frage anzuschneiden, ob es im Sinne von § 2 Abs. 1 ADS an einem erlaubten versicherbaren Interesse fehlt, wenn der versicherte Transport unter Verstoß gegen Zoll- und Einfuhrvorschriften eines ausländischen Staats durchgeführt werden soll. Die in dem Rechtsstreit beklagten Versicherer hatten die Frage bejaht. Sie meinten, zumindest bei Entwicklungsländern dienen Zoll- und Einfuhrvorschriften der wirtschaftlichen Grundlage des Staats. Sie seien daher nicht weniger bedeutsam als ein Ausfuhrverbot, das für bestimmte Güter aus strategischen Sicherheitsgründen oder für Kunstgüter zum Schutz des nationalen Kunstbesitzes erlassen worden sei. Für diese Fälle habe der II. Zivilsenat in den Urteilen vom 24. Mai 1962 ³¹⁾ und 22. Juni 1972 ³²⁾ aber ausgesprochen, daß ein erlaubtes versicherbares Interesse nicht gegeben sei, wenn eine See-Güterversicherung die Ausfuhr derartiger Güter zum Gegenstand habe.

Der Senat brauchte aus Gründen, die hier nicht weiter interessieren, zu diesen Ausführungen der Revision nicht abschließend Stellung zu nehmen. Er hat es jedoch als

zweifelhaft angesehen, ob die Gesichtspunkte, die ihn bewegen haben, in dem Urteil vom 24. Mai 1962 und vom 22. Juni 1972 ein erlaubtes versicherbares Interesse im Sinne des § 2 Abs. 1 ADS zu verneinen und insoweit praktisch von dem Satz abzugehen, daß ausländisches öffentliches Recht grundsätzlich nicht über die Grenzen eines Staates hinauswirkt, auch dort zum Tragen kommen, wo es allein um die Verletzung ausländischer Zoll- oder Einfuhrvorschriften geht. Diese dürften in aller Regel weit weniger gewichtig erscheinen als Ausfuhrverbote, die zum Schutze der militärischen Sicherheit eines Staates oder seiner nationalen Kulturgüter ergangen sind. Überhaupt kann man in einem solchen Falle sehr daran zweifeln, ob es berechtigt ist, den Versicherten auch bei solchen Schäden schutzlos zu stellen, die mit der beabsichtigten Verletzung von Zoll- und Einfuhrbestimmungen nichts zu tun haben.

Damit bin ich am Ende meines Vortrags und bedanke mich für Ihre Aufmerksamkeit.

Anmerkungen:

- 1) Urt. v. 12.12.57 - II ZR 88/57, BGHZ 26, 152, 158
- 2) Urt. v. 18.3.71 - II ZR 180/68, VersR 1971, 563
- 3) Urt. v. 29.6.51 - I ZR 27/51, BGHZ 3, 34, 39
- 4) II ZR 88/57, BGHZ 26, 152, 155
- 5) II ZR 136/75, VersR 1978, 245
- 6) II ZR 148/76, VersR 1978, 226
- 7) II ZR 228/75
- 8) Urt. v. 9.12.76 - II ZR 205/74, BGHZ 67, 383, 387/388
- 9) II ZR 86/71, LM HGB § 612 (Nr. 4)
- 10) Urt. v. 20.3.56 - I ZR 153/54, LM HGB § 606 (Nr. 2)
- 11) II ZR 14/76, VersR 1978, 371/372
- 12) II ZR 191/60, VersR 1962, 660, 661
- 13) II ZR 19/64, VersR 1966, 441, 442
- 14) II ZR 42/60, VersR 1961, 821, 822
- 15) II ZR 151/68, VersR 1970, 248
- 16) II ZR 91/72, VersR 1974, 470
- 17) II ZR 220/75

- 18) II ZR 178/59, VersR 1961, 269
- 19) II ZR 103/72, VersR 1974, 590
- 20) Urt. v. 23.6.66 - II ZR 81/63, VersR 1966, 871, 873;
Urt. v. 29.1.68 - II ZR 18/65, BGHZ 49, 356, 363
- 21) Urt. v. 20.3.78 - II ZR 19/76
- 22) Urt. v. 21.4.75 - II ZR 164/73, LM BinnSchG § 8 (Nr.3);
Urt. v. 18.9.75 - II ZR 39 und 40/74, ZfBuW 1975, 450
- 23) Urt. v. 13.3.69 - II ZR 58/67, LM Allg. Geschäfts-
bedingungen (Nr. 30)
- 24) Urt. v. 2.7.73 - II ZR 125/71, LM Allg. Geschäfts-
bedingungen (Nr. 51)
- 25) II ZR 232/64, VersR 1967, 156
- 26) II ZR 351/56, BGHZ 29, 120, 122
- 27) II ZR 77/75, VersR 1977, 1050 = HANSA 1977, 2189
- 28) z.B. Urt. v. 9.7.73 - II ZR 86/71, LM HGB § 612 (Nr.4)
- 29) II ZR 201/74, BGHZ 67, 368
- 30) II ZR 68/75, VersR 1976, 678
- 31) II ZR 199/60, LM ADS (Nr. 4)
- 32) II ZR 113/70, BGHZ 59, 82