

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

HEFT 51

Dr. Emil Lau

**Neuere Entwicklungen
in der seerechtlichen Rechtsprechung
des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg**

NEUERE ENTWICKLUNGEN IN DER SEERECHTLICHEN RECHTSPRECHUNG
DES HANSEATISCHEN OBERLANDESGERICHTS HAMBURG

Vortrag

von

Dr. Emil Lau

gehalten vor dem

Deutschen Verein für Internationales Seerecht

am 2. Mai 1984

und

am 11. Dezember 1984

NEUERE ENTWICKLUNGEN IN DER SEERECHTLICHEN RECHTSPRECHUNG
DES HANSEATISCHEN OBERLANDESGERICHTS HAMBURG

Meine Ausführungen über die Rechtsprechung des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg sollen vor allem über die Zeit seit 1980 berichten und sind darauf ausgerichtet, die seitherigen Bewegungen in der Rechtsprechung des Senats darzustellen - seien es nun Bewegungen rechtsfortbildender Art, oder seien sie eine Abkehr von früherer Rechtsprechung des Senats. Dabei werde ich in den vorkommenden Fällen auf die Revisionsentscheidung des Bundesgerichtshofes zu den Berufungsurteilen des 6. Zivilsenats hinweisen.

Insgesamt sind die Bewegungen in der Rechtsprechung des 6. Zivilsenats geringfügige Schritte. Sie sind dennoch von rechtlichem Interesse und von wirtschaftlichem Gewicht für die beteiligten Kreise der Seeschifffahrt.

§ 606 Satz 2 HGB läßt den Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung auf Schadensersatz haften, sofern es dem Verfrachter nicht gelingt, sich zu entlasten. Die Ablieferung (und der synonyme Begriff "Auslieferung") ist nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung im gesamten Frachtrecht und so auch im Seefrachtrecht ein zweiseitiger Akt. Durch diesen gibt der Verfrachter den Besitz des Gutes mit Zustimmung des berechtigten Empfängers auf und setzt den Empfänger damit in den Stand, seinerseits den Besitz über das Gut auszuüben (BGHZ 44, 306).

Der 6. Zivilsenat hatte sich wiederholt mit der Frage zu befassen, wo und wann die Ablieferung von Gasöl stattfindet, welches vom Verfrachter per Tanker zum Empfänger in Hamburg verbracht worden war und hier nun in Landtanks

übernommen wurde. Technisch geschieht der Vorgang häufig in der Weise, daß der Tanker mit der schiffseigenen Pumpenanlage das Gasöl in die Landtanks pumpt.

Die Rechtsfrage, wo und wann bei einem solchen Vorgang abgeliefert wird, ist eng verknüpft mit der Frage, wieviel abgeliefert wird. Unterschiedliche Auffassungen zwischen Empfänger und Verfrachter gerade zur letzteren Frage sind nicht eben selten. Nun gibt es bislang keine zufriedenstellenden Meßeinrichtungen, mit deren Hilfe die Menge des aus der Schiffsflansch in die Landleitung des Empfängers einströmenden Öls an dieser Verbindungsstelle zuverlässig ermittelt werden kann. Insbesondere die Durchflußgeschwindigkeit des Öls, aber auch dessen Durchsetzung mit Luft stehen neben weiteren mehr apparatetechnischen Umständen der Schaffung einer solchen Meßeinrichtung bislang entgegen. Durch die Bewegungsvorgänge beim Laden und Löschen pflegt Gasöl zu schäumen. Die Schaumbildung verliert sich erst nach einer gewissen Ruhezeit, in welcher sich das Öl setzen kann. Solange die Schaumbildung noch anhält, können die Meßergebnisse von Meßfehlern beeinflusst sein.

Behauptete oder festgestellte Fehlmengen können in tatsächlicher Hinsicht im Bereich des Abladers oder im Bereich des Schiffes - und damit des Verfrachters - oder schließlich im Bereich des Empfängers ihre Ursache haben. Aus dem Abladerbereich sind die häufigsten Gründe eine zu geringe Abladung und/oder eine unrichtige Mengenabgabe im Konnossement. Im Schiff können fehlerhafte Umpumpungen vorgekommen sein. Dabei hat die unerlaubte vorsätzliche "Selbstbedienung" des Schiffes eine zwar am Rande stehende, aber doch nicht ganz außer Acht zu lassende Bedeutung in den Fällen nämlich, in denen das beförderte Gut geeignet ist, die schiffseigenen Bunkerbestände aufzufüllen. Vorgänge dieser Art sind vom Verfrachter zu vertreten. Im Bereich des Empfängers kommen als Ursachen für Fehlmengen vor al-

lem Fehlleitung des Öls in andere als die vorgesehenen Landtanks in Betracht. Oder es kann vorkommen, daß während der Befüllung des Landtanks gleichzeitig aus diesem Tank abgepumpt wird, um andere Landtanks oder Transportfahrzeuge zu befüllen. Wenn dies gar vorsätzlich geschieht, kann man von dem Treiben einer "Öl-Mafia" sprechen, wie es vor etlichen Monaten in Presseberichten geschehen ist. Ferner spielen die technischen Zustände des Rohrsystems und der Lagertanks manchmal eine ursächliche Rolle für Fehlmengen. So ist bedeutungsvoll, ob das teilweise kilometerlange Rohrsystem vor Beginn der Ablieferung leer war oder noch mit Gasöl aus der letzten vorangegangenen Belieferung des Empfängers gefüllt ist. In Betracht zu ziehen ist weiter - wenn auch nur sehr entfernt - daß im Laufe der Zeit und infolge wechselnder Lastaufnahmen bei Befüllung und Entleerung der Landtanks ein Nachgeben des Untergrundes unter der Tankanlage verbunden mit einem Durchbiegen der Tankbodenfläche eingetreten sein könnte. Damit kann ein Zustand vorhanden sein, der eine Fehlmenge bei der Ablieferung gewissermaßen nur vorspiegelt - nämlich infolge eines Meßfehlers.

Angesichts der zahlreichen Ursachen für Fehlmengen und angesichts der eben genannten physikalischen und technischen Umstände kommt naturgemäß der Frage Bedeutung zu, wo und wann die Ablieferung stattfindet. In seinem Urteil vom 7. Dezember 1978 (6.U.37/78) hat der 6. Zivilsenat dahin erkannt, daß die Ablieferung erst dann stattfindet, wenn das Gasöl in die Landtanks gelangt ist. Das Urteil hat diese Frage als eine reine Rechtsfrage gesehen und aus diesem Grunde eine vom Verfrachter beantragte Begutachtung oder Beiziehung einer Auskunft der Handelskammer, wo und wann abgeliefert sei, abgelehnt. In jenem Rechtsstreit ist deutlich geworden, daß die Ergebnisse der Landtankvermessung und der Schiffsvermessung voneinander abweichen können. Aus einem damals vorliegenden Gutachten war zu erkennen, daß die Schiffsvermessung gewöhnlich we-

niger zuverlässig ist als die Landvermessung. Eine interessante Nuance färbte den damals entschiedenen Fall, es wurde nämlich eine unzulässige Menge an Wasser im Gasöl festgestellt, welche bei Beladung des Schiffes nicht vorhanden gewesen war. Ein dazu beigezogenes Gutachten hatte verschiedene Möglichkeiten aufgezeigt, darunter das Vorhandensein von Wasser in Rohrleitungen oder in den Schiffstanks. Die Erklärung des Verfrachters, ihn träfe an dem Wassergehalt des Öls kein Verschulden, hat der Senat nicht durchgreifen lassen, sondern ihm vorgehalten, er habe zu wenig Öl abgeliefert, dessen Vorhandensein durch das Wasser vorgetäuscht worden sei. Der Kernsatz rechtlicher Art in dem Urteil vom 7. Dezember 1978 ist darin zu finden, daß das Ausladen noch in den zwingenden Haftungsbereich des Verfrachters falle und das Entlöschen im Regelfall der Ablieferung voranzugehen habe. Die Ablieferung sei erst erfolgt, als das Gasöl in den Landtank gelangte. Erst in dieser Lage könne der Empfänger kontrollieren und damit seinen Besitz am Gut begründen.

Mit Urteil vom 21. Mai 1981 (6.U.170/80) - VersR 1982,62 - hat sich der 6. Zivilsenat wiederum mit einer Minderablieferung von Gasöl befaßt. Vom Empfänger durchgeführte Messungen des abgelieferten Guts in den Landtanks ergaben eine Fehlmenge des dorthin vom Seeschiff gepumpten Gasöls von rund 122,5 tons. In seinem Urteil hat sich der Senat von den Entscheidungslinien seines früheren Urteils vom 7. Dezember 1978 abgewendet. Er hat festgestellt, daß die Ablieferung in dem Zeitpunkt und dort stattfindet, wo das Gasöl die Schiffsleitung verläßt und in das Leitungssystem des landseitigen Tanklagers einfließt. Dabei hat der Senat es mit dem Begriff der "Ablieferung" für ohne weiteres vereinbar erachtet, daß dieser Vorgang gewissermaßen "fließend" geschieht. Denn eben dies entspricht dem Aggregatzustand von Öl. Bis zum Austritt aus der schiffsseitigen Leitung konnte die Schiffsführung nach ihrem Gutdünken

über das Öl verfügen. Mit dem gewollten Hineinfließen des Öls in die landseitige Leitung begab sich die Schiffsleitung - im Einvernehmen mit dem Empfänger - ihrer Verfügungsmöglichkeiten. Auch standen ihr keine Kontrollmöglichkeiten hinsichtlich der Zustände des landseitigen Rohr- und Tanksystems zu Gebote. Diese Möglichkeiten hatte indessen der Empfänger, er konnte mit dem Einfließen des Öls über dieses verfügen. Er wollte besitzen und tat es auch - am augenfälligsten dadurch, daß er bestimmte, durch welche seiner Rohrführungen das Öl befördert werden sollte und in welchen Lagertank.

Der Umstand, daß an der Verbindungsstelle zwischen Schiff und landseitigem Rohrsystem keine Messung in zuverlässiger Weise möglich ist, darf nach Auffassung des Senats nicht zu Lasten des Verfrachters zu der Schlußfolgerung führen, die Ablieferung könne im Augenblick des Übertritts des Öls aus der schiffsseitigen in die landseitige Leitung gar nicht erfolgen. Zwar hält der Senat daran fest und folgt insoweit dem früheren Urteil vom 7. Dezember 1978, daß das Entlöschen der Ladung im Regelfall der Ablieferung vorausgeht. Aber das Entlöschen erfolgt, wenn das Öl die schiffsseitige Leitung verläßt, denn von dort an hat nur der zur Übernahme des Öls bereite Empfänger darüber die Verfügungsgewalt.

Die im Urteil vom 7. Dezember 1978 vertretene Rechtsauffassung des 6. Zivilsenats über den Zeitpunkt der Ablieferung kann übrigens zu dem kuriosen Ergebnis führen, daß der Verfrachter zu einem Teil ein Gut liefert, welches er nicht befördert hatte. Wie ausgeführt, kann in dem landseitigen Leitungssystem noch Öl von einer vorangegangenen Lieferung verblieben sein und dieses gelangt nun zuerst in den Landtank. Von dem beförderten Gut hingegen liefert er einen Rest nicht aus, weil der zuletzt gelöschte Teil der Ölladung wiederum im landseitigen Leitungssystem verbleibt.

Das Urteil vom 21. Mai 1981 hat sich auch mit der Frage befaßt, ob die Ablieferung beim Übertritt des Öls aus der Schiffsflansch wegen der Kontrollprobleme zu praxisfremden Ergebnissen führen könne. Die Darlegungslast des Empfängers, er sei nicht vollständig beliefert worden, ist schwerer geworden. Denkbare Ursachen für eine Fehlmenge im landseitigen Rohrsystem gehen auf sein Risiko und können ihm vom Verfrachter entgegengehalten werden. Regelmäßig stehen aber die Meßberichte über die im Seeschiff befindlich gewesene Menge im Abladehafen wie auch im Löschhafen zur Verfügung. Ferner kann der Empfänger prüfen lassen, ob das Schiff nach Beendigung des Löschens leer in den zur Löschung bestimmten Schiffstanks ist. Sofern sich Differenzen in den Meßberichten - Ullages reports - oder sonst Anhaltspunkte für eine Fehlmenge ergeben, können Sachverständige zugezogen werden.

Das Urteil des Senats vom 21. Mai 1981 ist vom Bundesgerichtshof durch dessen Urteil vom 19. April 1982 aufgehoben worden (II, ZR.136/81; VersR 1982, 669) und zur erneuten Verhandlung an den 6. Zivilsenat zurückverwiesen worden. Aber hierfür war nicht die Frage der Ablieferung maßgeblich, vielmehr ist der BGH darin gleicher Auffassung wie der 6. Zivilsenat in seinem Urteil vom 21. Mai 1981. Somit kann diese Rechtsfrage als höchsttrichterlich abgesichert im Sinne der Entscheidung des 6. Zivilsenats betrachtet werden.

Indessen war in dem Rechtsstreit auch darüber gestritten worden, ob und in welcher Höhe ein S c h w u n d an Gasöl während der Seereise eingetreten war. Nach § 608 Abs. 1 Nr. 7 HGB haftet der Verfrachter nicht für Schäden, die aus Schwund an Raumgehalt oder Gewicht entstehen - sich mithin unvermeidbar aus der Natur des Guts während einer Seereise ergeben. Handelsüblich wird in diesem Bereich der Ölverschiffung eine trade allowance von 0,5 % zuge-

lassen. Eine Minderablieferung in dieser Größenordnung wird dementsprechend nicht reklamiert. Es kann bezweifelt werden, ob dies generell sachgerecht ist: die Länge der Seereise, die dabei durchfahrenen Seegebiete und die Jahreszeit können die Ablieferungsergebnisse unterschiedlich beeinflussen. Andererseits trägt es zu der Reibungslosigkeit des Handelsverkehrs bei, wenn generell eine trade allowance von 0,5 % hingenommen wird.

Im hier erörterten Streitfall ist nun strittig geworden, ob der trade allowance auch die in § 9 Abs. 2 S. 1 der Eichordnung vom 15. Januar 1975 normierte Verkehrsfehlergrenze für geeichte Meßgeräte unterfalle. Über diese vom 6. Zivilsenat aufgeworfene Frage entspann sich ein lebhafter Streit - ausgehend von den Begriffen Eichfehler- und Verkehrsfehlergrenze. Die Eichfehlergrenze beruht auf der Erfahrungstatsache, daß trotz aller Sorgfalt die Eichung nicht gänzlich stimmen muß. Es gibt aber eine Reihe von eichpflichtigen Gegenständen - und darin sind sich das Gesetz und die Eichbehörden einig - bei denen die Eichung vollständig fehlerfrei ausfällt. Hierzu gehören Lagerbehälter, bei denen durch sorgfältiges Auslietern jeder Eichfehler vermieden werden kann (Nr. 9.1 Abschn. 3 Anlage 4 der Eichordnung vom 15. Januar 1975 BGBl. I S. 233)). Ein solcher Lagerbehälter wurde hier für das Gasöl vorgehalten.

In den Lagertanks wird das Gasöl mit geeichten Meßgeräten gemessen. Solchen geeichten Meßgeräten billigt § 9 Abs. 2 S. 1 der Eichordnung Verkehrsfehlergrenzen zu, und zwar gemäß Nr. 9.3 des Abschn. 3 zur Anl. 4 der Eichordnung einen Verkehrsfehler von plus/minus 1 % - bezogen auf das Volumen des geeichten Lagerbehälters. Sofern ein Verkehrsfehler von minus 1 % der trade allowance unterfiele, würde diese die sehr gewichtige Ausdehnung von 0,5 % auf bis zu 1,5 % erfahren.

Der Bundesgerichtshof hat ersichtlich die Verkehrsfehlergrenze für beachtlich angesehen und die Sache mit der Begründung an den 6. Zivilsenat zurückverwiesen, es müsse dem Vorbringen nachgegangen werden, die trade allowance solle handelsbräuchlich außer Schwund auch Meßungenauigkeiten im Lade- und Löschhafen ausgleichen. Er hat die Auffassung des 6. Zivilsenats als "rechtlich nicht zu beanstanden" bezeichnet, wonach mit Blick auf die Verkehrsfehlergrenze die abgelieferte Gasölmenge um 1 % höher gewesen sein könne, als die Landtankmessungen ergeben hätten.

Mit dieser höchstrichterlich bestätigten Rechtsansicht wird die Wirtschaft im Bereich der Mineralölbeförderung leben müssen.

§ 35 Abs. 1 Nr. 4 des Eichgesetzes verbietet die planmäßige Ausnutzung von Verkehrsfehlergrenzen. Die Klägerin hat nun weltweit Erhebungen zur Frage des Unterfallens von Verkehrsfehlern im Sinne des deutschen Eichrechts unter die trade allowance angestellt. Das Ergebnis ihrer Umfragen war negativ; der Begriff des Verkehrsfehlers beim Benutzen von geeichten Meßgeräten ist nicht weltweit verbreitet. Es kann auch ein beim Empfänger etwa vorgekommener Verkehrsfehler durch Einordnung in die trade allowance m.E. nicht dem Verfrachter aufgebürdet werden.

Streitfälle, in denen die Allgemeinen Deutschen Seeversicherungsbedingungen eine Rolle spielen, haben in Hamburg in den letzten Jahren eine leicht steigende Tendenz gezeigt. Es war in den Policen der Seeversicherung bisweilen eine Neigung zu beobachten, durch eingestempelte Hinweise auf Klauselwerke, die ihrerseits der Police nicht in vollem Text beigegeben waren, in den Genuß von Rechtspositionen zu gelangen. Solche waren zwar in dem in Bezug genommenen Klauselwerk vorgesehen, nicht aber in den seeversicherungsrechtlichen Vor-

schriften, welche nach der Police in erster Linie anzuwenden waren.

Dem Urteil des 6. Zivilsenats vom 21. Juli 1983 (6 U.233/82) lag ein Seeversicherungsvertrag zugrunde zwischen der klagenden deutschen Käuferin einer großen Partie containerisierter Herrenhemden fernöstlicher Produktion mit der für den Seetransport von Korea nach Hamburg Versicherungsschutz gewährenden Beklagten, einer japanischen Versicherungsgesellschaft. Die Klägerin war Inhaberin einer auf den holder gestellten Open Cover-Police, zu welcher eine deutsche Versicherungsgesellschaft in offener Stellvertretung für die Beklagte als deren speziell bevollmächtigte Agentin die Certificates of Marine Insurance für den Transport gezeichnet hatte. Nach Eintreffen und Entlöschten wurde die Ware im Containerterminal und im Kaispeicher A von einem Hochwasserschaden betroffen. Der Deckungsklage stellte die Beklagte in erster Linie den Einwand fehlender internationaler Zuständigkeit der deutschen Gerichte entgegen. Dieser Ansicht war das Landgericht in seinem Urteil gefolgt. Der 6. Zivilsenat hat mit seinem Urteil der Berufung der Klägerin stattgegeben und die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte bejaht. In den Certificates of Marine Insurance verwiesen die rückseitig aufgedruckten "Important instructions" wahlweise entweder auf das Gericht am Hauptniederlassungssitz der Beklagten oder auf das Gericht der Ausstellung der Certificates - und damit auf die deutsche Gerichtsbarkeit. Im übrigen war in den Certificates eingedruckt, daß die ADS und die ADS-Güterversicherung 1973 für das Versicherungsverhältnis galten.

Zwei Stempel auf der Vorderseite der Urkunden gaben indessen der Beklagten Veranlassung, die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte zu bestreiten. Der eine verwies mit den Worten "subject to the following clauses" auf materielle Bestimmungen des englischen Versicherungsrechts,

welche ihrerseits zur Frage des Gerichtsstandes nichts bestimmten. Der zweite, etwas tiefer in der Urkunde angebrachte Stempel bestimmte, daß entgegen dem Wortlaut der Police das Versicherungsverhältnis von der Standardform der englischen Seeverversicherung beherrscht werde. Unter den Parteien war strittig, ob es eine Standardform der englischen Seeverversicherung überhaupt gab, und - wenn ja - ob dies die sogenannte SG-Police war; diese enthielt indessen für die maßgebliche Zeit keine Gerichtsstandsregelung. Der 6. Zivilsenat hat sich mit diesem Streit nicht auseinandergesetzt, sondern er hat den Einwand mangelnder internationaler Zuständigkeit der deutschen Gerichte an der Unklarheitenregelung scheitern lassen. Es hat nicht durchgehen lassen, daß die Geltung der ADS und der ADS-Güterversicherung sowie die "important instructions" - und damit die Wahlmöglichkeit der deutschen Gerichtsbarkeit - schlankweg beiseitegeschoben worden seien. Dies hätte materiell zur vollständigen Eliminierung des deutschen Seeverversicherungsrechts aus dem Vertrag der Parteien und formell dazu geführt, daß die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte hätte verneint werden müssen. Als weiteres Übel wäre die Unsicherheit herausgekommen, ob die Klägerin die Beklagte vor den englischen Gerichten in Anspruch nehmen konnte - oder mußte! Die mit dem ersten Stempel in Bezug genommenen englischen Klauselwerke enthielten, wie erwähnt, nur materiellrechtliche Bestimmungen, und in der englischen SG-Police fehlte damals ebenfalls eine britische Gerichtsstandsregelung.

Mit der etwaigen Unwirksamkeit der ADS bei einem Verstoß gegen nigerianisches Einfuhrrecht hat sich der 6. Zivilsenat in seinem Urteil vom 18. August 1983 (6.U.25/82) befaßt. Die klagende schweizerische Verkäuferin hatte fast 10.000 to Reis c + f Nigerian ports an eine nigerianische Käuferin verkauft und für die erforderliche Seereise von Bangkok nach Lagos ADS-Versicherungsschutz bei den Beklagten genommen. Die vom Seeschiff in gesundem Zustand über-

nommene Reisladung wurde später in Lagos wassergeschädigt gelöscht. Nach nigerianischem Recht muß bei einem Warenimport ein Certificate of Value zusammen mit einer Bestätigung erklärt werden dahin, daß Importeur und Exporteur keine miteinander verbundenen Unternehmen sind. Zumindest muß nach der Darstellung eines Gutachters damit gerechnet werden, daß nach einer als unabänderlich geltenden Praxis nigerianischer Behörden eine solche Erklärung abgegeben werden muß. Mit dieser Regelung strebt der nigerianische Staat an, Einfuhrzoll zu erheben und verschleierte Devisentransfer ins Ausland zu unterbinden. Im Streitfall machten die Beklagten geltend, die Klägerin und ihre nigerianische Käuferin seien verbundene Unternehmen. Der Import der Ware sei illegal und unter Vorlegung unrichtiger Einfuhrunterlagen bewirkt worden. Wegen Gesetzesverstoß sei der Kaufvertrag nichtig, er verstoße auch gegen die guten Sitten. Ein versicherbares Interesse liege ihm nicht zugrunde.

Der 6. Zivilsenat ist der Rechtsauffassung des Bundesgerichtshofs gefolgt, wonach der Verstoß gegen ein ausländisches Verbotsgesetz nicht zu einer Nichtigkeit gemäß § 134 BGB führt, weil ein solches Gesetz keine unmittelbare Verbindlichkeit im Inland besitzt. Wohl aber kann, wie auch schon der BGH angenommen hat, in dem Verstoß gegen ein ausländisches Verbotsgesetz Verletzung der guten Sitten liegen, und dies kann über § 2 Abs. 1 S. 1 ADS zur Unwirksamkeit des Versicherungsvertrages führen. So ist z.B. in BGHZ 34, 169 ausgesprochen worden, daß ein Kaufvertrag zweier deutscher Kaufleute wegen Sittenverstoßes nichtig sein kann, wenn er die Umgehung US-amerikanischer Embargobestimmungen durch vereinbarte Täuschung amerikanischer Dienststellen erreichen will. In einer weiteren Entscheidung (BGHZ 59, 82) handelte es sich bereits um nigerianische Verbotsgesetze, und zwar ist Nigeria dem UNESCO-Übereinkommen von 1970 über den Schutz des kultu-

rellen Erbes beigetreten und verbietet durch Gesetz die Ausfuhr solchen Kulturgutes. Der BGH hat einen Verstoß gegen die guten Sitten bei verbotswidriger Ausfuhr nigerianischen Kulturgutes bejaht. Dabei ist der Umstand, daß deutsche Interessen dabei weder unmittelbar noch mittelbar geschützt würden, für unerheblich erklärt. Es handele sich hier um die Wahrung der Anständigkeit im internationalen Verkehr mit Kunstgegenständen.

Für unseren Streitfall der verbundenen Unternehmen - nigerianischer Importeur und ausländischer Exporteur - hat der 6. Zivilsenat die Rechtsfrage, ob die Herbeiführung einer staatlichen Genehmigung unter Vorlegung unrichtiger Unterlagen sittenwidrig sei, zwar offen gelassen. Eine rechtliche oder wirtschaftliche Verbindung der Unternehmen konnte nicht bewiesen werden, jedoch hat der Senat im Urteil deutlich gemacht, daß er dazu neigt, wenn lediglich Zoll- und Importvorschriften des ausländischen Staates verletzt werden, die seinen fiskalischen Interessen an der Erlangung des Einfuhrzolls und an der Verhinderung verschleierten Devisentransfers ins Ausland dienen, keinen Verstoß gegen die guten Sitten anzunehmen.

In der Entscheidung des 6. Zivilsenats vom 25. Juni 1981 (6.U.184/80-VersR 1982, 157) hatten wir uns mit dem bekannten Problem der Verpackung zu befassen. Die Klägerin hatte für eine größere Partie Magermilchpulver Seetransportversicherungsschutz nach der ADS-Güterversicherung 1973 genommen. Das Milchpulver war in Plastikbeuteln verpackt. Diese waren in Säcken aus vier Papierlagen eingesackt. Dieses Gesamtgebilde war von einem Bitumen-Papiersack umhüllt. Damit war das Gut tropenfest und keimfrei verpackt. Es war auch für die Tropen bestimmt - nämlich nach Maputo/Mozambique. Bei einem Zwischenaufenthalt des Seeschiffs in Antwerpen brach im Maschinenraum Feuer aus, welches von der Feuerwehr gelöscht wurde. Das Magermilchpulver blieb unbe-

schädigt, aber bei einem Teil des Gutes wurde die Verpackung durch Löschwasser beschädigt. Es stellte sich dann als unmöglich heraus, das Milchpulver in Antwerpen keimfrei und tropenfest umzupacken. Das Landgericht verurteilte den ADS-Versicherer zur vollen Entschädigung. Die Berufung des Versicherers ist vom 6. Zivilsenat zurückgewiesen worden. Grundsätzlich ist zwar nur die Sachsubstanz versichert - hier also das Magermilchpulver, welches ja unbeschädigt geblieben ist - wie sich aus Ziffer 7.3.1 ADS-Güterversicherung entnehmen läßt. Aber das Magermilchpulver und seine Verpackung bildeten tatsächlich und wirtschaftlich eine unteilbare Einheit: die Ware wurde durch die Verpackung gesichert, und die Qualität der Verpackung war für den Erhalt und die Weiterverwendung der Ware von wesentlicher Bedeutung (so auch RGZ 59, 122). Ein Weitertransport zum Bestimmungshafen war bei Magermilchpulver, das für den menschlichen Genuß bestimmt war, ohne Verpackung oder nur in Plastikbeuteln nicht durchführbar. Schon die Gefahr einer Qualitätsminderung wegen angegriffener Verpackung würde dazu führen, daß das Gut - da Keimfreiheit nicht gewährleistet und Verderbnis nicht ferngehalten werden konnte - als zum Verzehr nicht mehr geeignet angesehen werden würde. Der Vergleich des Gesundheitswertes des Magermilchpulvers im Bestimmungshafen mit dem Wert von Magermilchpulver, das ohne Verpackung oder mit beschädigter Restpackung ankommen würde, führte daher zu einer Feststellung der Totalbeschädigung im seeversicherungsrechtlichen Sinne.

In den letzten Jahren haben bei unserem Senat Arrestverfahren eine abnehmende Tendenz gezeigt. Immerhin hat sich noch ein Fall zugetragen, der einiges Interesse verdient. In Arrestsachen ist gemäß § 545 II ZPO die Revision nie zulässig - so kommt in diesem Bereich der oberlandesgerichtlichen Rechtsprechung erhöhte Bedeutung zu.

Wir standen vor der Frage, ob die Arrestausbringung in ein Seeschiff durch einstweilige Verfügung untersagt werden könne. In der Sache 6.U.171/80 ist mit Urteil vom 22. Januar 1981 wie folgt Stellung genommen worden: In Übereinstimmung mit dem Landgericht sah es der 6. Zivilsenat im Rahmen der Vertragsautonomie für zulässig an, wenn sich eine Partei vertraglich verpflichten wolle, wegen ihrer Forderungen **keinen** Arrest auszubringen. Ein Korrespondentreeeder hatte nach Beendigung des Korrespondentreederverhältnisses mit dem Reeder Streit über die finanzielle Auseinandersetzung bekommen und zunächst mit einem Arrest in das Seeschiff gedroht - sich dann aber verpflichtet, hiervon abzusehen. Als dann aber in der Folgezeit wieder mit der Ausbringung eines Arrestes gedroht wurde, erwirkte der Reeder eine einstweilige Verfügung, wonach dem Gegner die Arrestierung untersagt wurde. In der Berufung vor unserem Senat wurde dann besonders darum gestritten, ob das Verbot nur die Arrestvollziehung oder schon die Herbeiführung der Arrestanordnung erfaßt habe. Dieser Streitpunkt erledigte sich ohne Entscheidung des Gerichts, letztlich würde aber der Senat - wie schon das Landgericht - den Unterlassungsanspruch auch auf die Arrestwirkung haben durchgreifen lassen. Soweit nämlich die Parteien befugt sind, über ihre materiellen Ansprüche zu verfügen, umgreift diese Befugnis auch die rechtliche Möglichkeit, sich zu verpflichten, diese Ansprüche nicht gerichtshängig zu machen (vgl. BGHZ 38, 258). Verzichtet sie angesichts ihr bereits bekannter, wenn auch vom Gegner bestrittener Forderungen darauf, einen Arrest zu erwirken, so liegt darin auch kein Verstoß gegen das durch Grundgesetz, Art. 103 GG, gesicherte Recht auf Anhörung durch das Gericht.

Gegenüber ausländischen Arrestschuldern spielt der Arrestgrund des § 917 Abs. 2 ZPO eine gewichtige Rolle: nämlich die Vollstreckung im Ausland. Für diesen Arrestgrund hat

der 6. Zivilsenat in gefestigter Rechtsprechung die Voraussetzung seiner Anwendbarkeit verneint, wenn der Schuldner einen Liniendienst betreibt und dabei in regelmäßigen Abständen deutsche Häfen bedient. In solchen Fällen entstehen an deutschen Hafenplätzen laufend Frachtforderungen des Schuldners, welche eine Urteilsvollstreckung in dieses Inlandvermögen ermöglichen. In seinem Urteil vom 12. Februar 1982 (6.U.150/80) ist der 6. Zivilsenat einen Schritt weiter gegangen. Die in Anspruch genommene Reederei war in Äthiopien ansässig und entsprechend den dortigen Staatshandelsverhältnissen praktisch eine Staatsreederei. Sie suchte ihre Frachten in US-Dollars zu liquidieren. Einen Liniendienst auf deutsche Häfen unterhielt sie nicht, besaß aber immerhin eine in Hamburg ansässige Agentin und lief mit ihren Schiffen in unregelmäßigen Abständen von etwa 3 bis 4 Wochen Hamburg und Bremen an. Der Senat sah es als glaubhaft und gesichert an, daß die Beklagte ihre schon mehrjährige Bedienung von Hamburg und Bremen auch künftig nicht aufgeben werde - schon wegen der auf US-Dollarbasis abgewickelten Frachteinnahmen in Deutschland. Damit war nach der Überzeugung des Gerichts hinlänglich gesichert, daß das Urteil gegen sie nicht im Ausland werde vollstreckt werden müssen. Es kann somit künftig davon ausgegangen werden, daß der Arrestgrund des § 917 II ZPO nicht nur gegenüber einer Linienreederei, die deutsche Häfen bedient, nicht gegeben ist, sondern daß dies auch gegenüber einer ausländischen Reederei gilt, die einen hinlänglichen "animus revertendi" bezüglich deutscher Häfen zeigt.

Der 6. Zivilsenat hatte in seinem Urteil vom 20. Januar 1983 (6.U. 137/82 - VersR 1983, 953) über die "Beladung bei Regenwetter" zu befinden. Diese Entscheidung ist von Herrn Dr. Dieter Rabe in einer Anmerkung - VersR 1983, 1030 - besprochen worden, in der er besonders zu der im Urteil ausgesprochenen "letzten Überwachungspflicht" interessante Ausführungen macht, hierauf sei besonders hingewie-

sen. In unserem Fall hatte der Verfrachter sein Küstenmotorschiff auf fio-Basis/Deutküst Frachtvertrag für eine volle Maisladung verchartert. Von einem deutschen Ladehafen ging die Reise zu einem dänischen Löschhafen. Dort wurde das Gut sofort vom Empfänger reklamiert, es sei nässegeschädigt und bis zur Unbrauchbarkeit verschimmelt. Es stand fest, daß es sich um einen Regenwasserschaden handelte, welcher bei der Beladung des Schiffes eingetreten war. Der Ladevorgang hatte angesichts der großen Kapazität der an Land eingesetzten Befüllungsanlage nur etwa eine Stunde gedauert. Zu Beginn war leicht regnerisches Wetter gewesen, und gegen Ende des Beladungsvorgangs war ein kräftiger Schauer auf die bereits in der Luke befindliche Maisladung niedergegangen. Die Besatzung hatte versucht, durch Überdecken mit Planen zu helfen. Es gelang aber nur unvollkommen, dadurch die Einwirkung des Regens auf die Ladung auszuschließen, ohne daß ein säumiges oder sonst fahrlässiges Verhalten der Besatzung festgestellt werden konnte. Das Urteil geht davon aus, daß der Nässeschaden eingetreten ist, nachdem der Beklagte als Verfrachter das Gut angenommen hatte. Auf den ersten Blick könnte mithin die Haftung des Verfrachters gemäß § 606 S. 2 HGB begründet sein. Indessen war es nach dem auf fio-Basis abgeschlossenen Frachtvertrag allein Sache des Befrachters, das Schiff zu beladen. Das regnerische Wetter schon vor und bei Beginn der Beladung war der Kaaanstalt, die als sein Erfüllungsgehilfe tätig wurde, bekannt. Die gleichwohl begonnene und dann auch trotz des regnerischen Wetters mit der latenten Gefahr einer plötzlichen Steigerung vom Schmuddelwetter zum Regenguß fortgeführte Beladung ist damit eine Handlung des Abladers (und Befrachters) gewesen, die den Ladungsschaden verursacht hat. Hierfür haftet der Verfrachter nicht (§ 608 I Nr. 5 HGB). Allerdings bleibt nach dem Urteil des 6. Zivilsenats der Verfrachter zu einer "letzten Überwachung" verpflichtet, aus der heraus sich auch eine

Pflicht ergeben kann, die Ladungsbeteiligten auf Fehler hinzuweisen. Freilich muß diese Hinweispflicht aus solchen Bereichen hervorgehen, die der Verfrachter sachkundiger kennt als der Befrachter, z.B. gewisse Eigenschaften des Schiffes, welche für die Beladung bedeutungsvoll sein können. Auf die offenkundige Tatsache regnerischen Wetters und die fast mit Sicherheit zu erwartende Beeinträchtigung der Maisladung durch das Wetter aber brauchte der Verfrachter nicht hinzuweisen. Sicherlich wäre anders zu entscheiden, wenn die Beladung bei Regen die Schiffssicherheit gefährden könnte - etwa bei Beladung mit Chemikalien mit Neigung zur Explosion oder Gasbildung bei Nässe.

Das Binnenschiffahrtsrecht gehört zur alleinigen Zuständigkeit des 6. Zivilsenats in seiner Eigenschaft als Schifffahrtsobergericht. Ich möchte hier das Urteil des 6. Senats ansprechen, welches zu rechtlichen Reflexionen in Bezug auf das Seerecht Anlaß gibt - und zwar im Sinne einer Rechtsfortentwicklung. Das Urteil vom 12. Februar 1981 (6.U.126/80) behandelt die Beschädigung einer Yacht im Juli 1976 durch den Cutter-Bagger der Beklagten. Die klägerische Yacht war unstreitig ein Binnenschiff, auch der Bagger der Beklagten war als Binnenschiff zu behandeln, er war nur auf Binnenwasserstraßen eingesetzt (vgl. BGH NJW 1980, 1747). Bei einem Manöver des Baggers hatte sich dessen Ankertrasse gegen einen Pfahl gelegt und im weiteren Verlauf des Manövers eine so starke Spannung entwickelt, daß der Pfahl brach. Dabei war die Yacht beschädigt worden. In die anschließenden Verhandlungen schaltete die Beklagte ihren Haftpflichtversicherer ein. Dieser verlangte vom Kläger eine Spezifizierung seiner Forderungen, bat im übrigen um Geduld und setzte auch einen Schifffahrtssachverständigen als Gutachter an. Nachdem dieser ein Gutachten erstattet hatte, forderte der Kläger vom Haftpflichtversicherer Zahlung. Dieser lehnte mit Schreiben vom 4. August 1978 ab. Bereits einen Tag

zuvor hatte der Kläger seinen Anspruch im Mahnverfahren gerichtsmäßig gemacht. Im anschließenden Prozeß verteidigte sich die Beklagte unter anderem mit der Einrede der Verjährung. Nach § 118 I BSchG verjähren Ersatzansprüche aus dem Zusammenstoß von Binnenschiffen in zwei Jahren - gerechnet seit dem Schadenseintritt. Danach wäre Verjährung am 7. Juli 1978 eingetreten. Hier hat der Senat jedoch eine Hemmung der Verjährung angenommen und dafür die Bestimmungen des Gesetzes zur Änderung schadensrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 angewendet. Dieses am 1. Januar 1978 in Kraft getretene Gesetz hat in § 852 BGB einen neuen II. Absatz eingefügt: "Schweben zwischen dem Ersatzpflichtigen und dem Ersatzberechtigten Verhandlungen über den zu leistenden Schadensersatz, so ist die Verjährung gehemmt bis der eine oder der andere Teil die Fortsetzung der Verhandlungen verweigert." Artikel 5 Abs. 1 des Gesetzes vom 16. August 1977 machte den neuen § 852 Abs. 2 BGB auch für Fälle anwendbar, in denen der Schaden vor dem 1. Januar 1978 eingetreten war. Wenn somit also einer rückwirkenden Anwendung des neuen § 852 II BGB nichts im Wege stand, erhob sich doch ein anderes Bedenken: die Verjährungsregelung der §§ 117, 118 BSchG ist eine speziell und allein eingreifende Vorschrift, wenn Ansprüche der dort erwähnten Art in Rede stehen - auch wenn die Ansprüche aus anderen Bestimmungen als denen des BSchG begründbar sind. Daraus zog der 6. Zivilsenat die Folgerung, daß der Gesetzgeber bei Erlaß des Gesetzes zur Änderung schadensrechtlicher Vorschriften vom 16. August 1977 die Bereiche der im BSchG geregelten unerlaubten Handlung offenbar übersehen hatte. Bislang hatte es eine entsprechende Verjährungshemmung nur für bestimmte Gefährdungsansprüche gegeben: wie §§ 14 II StVG, 39 II LuftVG, 6 II des Gesetzes über die Haftpflicht der Eisenbahnen und Straßenbahnen, 32 II Atomgesetz. Durch den § 852 II BGB n.F. war nun eine vergleichsweise Regelung gegeben, die auch für den Bereich

der Binnenschifffahrt eine rechtlich gleiche Behandlung bot. Der 6. Zivilsenat wies in seinem Urteil noch darauf hin, daß die Verjährungsfrist im Bereich des Schadenersatzes aus Binnenschiffszusammenstößen nur zwei Jahre umfaßt - gegenüber der allgemeinen dreijährigen Verjährungsfrist des § 852 I BGB. Aus diesen Überlegungen hat der Senat die Hemmung der Verjährungsfrist des § 118 I BSchG bejaht, weil die Parteien damals in Verhandlungen über den Schaden gestanden hatten. Wegen dieser grundsätzlichen Frage hat der Senat die Revision an den BGH zugelassen und ist von diesem voll bestätigt worden mit Urteil vom 28. September 1981 (II ZR 65/81).

Nun zurück zum Seerecht: es besteht in § 902 Nr. 2 HGB ebenfalls eine zweijährige Verjährungsfrist für Schadensersatzforderungen aus dem Zusammenstoß von Schiffen. Hier hat der Gesetzgeber im Gesetz vom 16. August 1977 ebenfalls nichts dazu verlautbart, wie es sich mit einer Hemmung der Verjährung verhalten soll, wenn die Parteien in Regulierungsverhandlungen eingetreten waren. Hier werden dieselben Gedanken zum Tragen kommen müssen, die für das Urteil des 6. Zivilsenats in seiner Eigenschaft als Schifffahrtsobergericht für die Binnenschifffahrt entscheidend gewesen sind.

Zur besonderen Geschäftszuständigkeit des 6. Zivilsenats gehört das gesamte Speditions-, Frachtführer- und Personenbeförderungsrecht zu Lande, zu Wasser und in der Luft. Ferner ist ihm das gesamte Recht der Lagerhalterei zugewiesen. Dies setzt uns in günstiger Weise in den Stand, rechtliche Spannungsfelder zwischen den einzelnen Beförderungsarten auszuloten. Es kann sehr wichtig sein für die beteiligten Kreise, ob z.B. Seefrachtrecht oder die CMR anzuwenden ist. Im Haftungsfall legt die CMR den Wert des Gutes in kg zugrunde, während § 660 HGB unabhängig vom Gewicht an die Packung oder Einheit anknüpft. Die

zeitliche Beendigung der Haftung des CMR-Frachtführers gemäß Art. 32 I 1 CMR läßt sich um einen bzw. zwei Monate über ein Jahr hinausschieben, während die Verfrachterhaftung nach § 612 HGB mit von Amts wegen zu berücksichtigender Ausschlußfrist strikt nach einem Jahr im Falle des Totalverlustes endet, gerechnet von der Zeit, zu welcher hätte ausgeliefert werden müssen. Die tägliche Gerichtspraxis zeigt, mit welcher Akribie gerade um letzte Fristreste gestritten wird. Zudem werden im Schadensfall fast immer Versicherer eingeschaltet, und die dortige Bearbeitung kann die Jahresfrist sehr anspannen. Es ist obendrein geboten, sich an die Jahresfrist des § 612 HGB selbst dann zu halten, wenn eine unerlaubte Handlung schwerwiegender Art ursächlich für den Schaden war, da es umstritten ist, ob die kurze Frist auch in diesem Fall eingehalten werden muß. Hingegen läßt Art. 32 I 2 CMR die Verjährung bei Vorsatz oder diesem nach der lex fori gleichstehendem Verschulden drei Jahre anstehen.

Eine in Hamburg ansässige Kaffeehandelsfirma hatte im November 1980 die Beklagte, eine ebenfalls in Hamburg ansässige internationale Speditionsfirma, damit betraut, 2.480 paketisierte Kollis, welche Instant-Kaffee in Gläsern enthielten, palettisiert auf 30 Paletten, von Hamburg zum Empfänger und Käufer in Lørenskog, einem Ort bei Oslo, zu schaffen. Das Gut wurde auf einen Trailer verladen. Zwischen den Parteien wurde ein fester Transportkostensatz vereinbart, so daß gemäß § 413 I HGB die beklagte Speditionsfirma die Rechte und Pflichten eines Frachtführers hatte. Sie stellte einen CMR-Frachtbrief aus und beauftragte im eigenen Namen eine norwegische Linienreederei, den von ihr in Hamburg an das Schiff gebrachten Trailer nach Oslo zu transportieren. Während der Seereise in der zweiten Novemberhälfte 1980 - das Schiff hatte den Oslo-Fjord gerade erreicht - stürzte der decksverladene Trailer um. Das auf ihm befindliche Gut wurde sehr erheblich be-

schädigt. Im anschließenden Schadensersatzprozeß stellte sich die Klägerin auf den Standpunkt, die Beklagte hafte nach Art. 17 Abs. 1 CMR und mithin nach Landfrachtrecht, obwohl der Schaden auf See eingetreten war. Sie berechnete demgemäß den Schaden nach Maßgabe des durch Totalbeschädigung in Verlust geratenen Rohgewichts des Gutes auf der Basis des Art. 23 CMR. Der Verteidigung der Beklagten, daß allenfalls eine seerechtliche Haftung gemäß § 660 HGB von höchstens DM 1.250,-- insgesamt in Betracht kommen könne, trat sie mit dem Argument entgegen, j e d e s Glas Instant-Kaffee stelle eine Packung dar oder - falls nicht - so jeder Karton oder - falls nicht - jede der 30 Paletten. Das rechnerische Ergebnis einer Multiplikation von 1.250,-- DM x 30 deckte die Klagforderung gerade ab. Die Beklagte verwies darauf, als Packung oder Einheit sei der ganze Trailer mitsamt dem auf ihm verladenen Gut anzusehen. Wenn man von der Abladerseite her das Gut nicht trailerisiert gehabt hätte, dann hätte es containerisiert werden müssen mit der Folge, daß der Container die Einheit oder Packung dargestellt hätte, für welche gemäß § 660 HGB die Haftung auf 1.250,-- DM - oder nach dem norwegischen Gesetz vom 4. Februar 1938 (welches die Haager Regeln inkorporiert hat) auf 1.800 nkr begrenzt sei.

Das Landgericht gab der Klage statt und legte über Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR die Vorschriften des norwegischen Seerechts zugrunde. Die Sache gedieh in die Berufungsinstanz und erfuhr erst hier ihre richtige "Würze": jetzt wurde deutlich und auch unstrittig, daß der Grundstein für die vom Landgericht vorgenommene Anwendung zwingenden norwegischen Seerechts fehlte - nämlich das Vorhandensein eines Konnossements. Vielmehr hatte die norwegische Reederei bei der Einnahme des Trailers nur eine Way-bill gezeichnet. Ich verweise hierzu auf den Hinweis von Herrn Professor Grönfors über die Zunahme solcher Urkunden und auf ihre Bedeutung in seinem Referat vor unserem Verein. Eine Way-bill ist

kein Konnossement, sondern mit den Worten von Herrn Professor Grönfors ein Frachtbrief mit konnossementsähnlichem Charakter. Die zwingenden Vorschriften des Seerechts, auf welche Art. 2 Abs. 1 S. 2 CMR abstellt, kommen nicht zum Zuge. Dies kann - je nach Interessenlage - vorteilig oder nachteilig sein. Auf jeden Fall aber ist es für die verladende Wirtschaft von großer Bedeutung, ob sie unter einem Konnossement oder unter einer Way-bill befördert oder befördern läßt.

Die Beklagte versuchte in der Berufungsinanz, ihre Position mit dem Hinweis auf Art. 6 des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (IÜK) = Haager Regeln zu stützen. In der Tat kann danach statt eines Konnossements eine nicht begebare und als solche gekennzeichnete Empfangsbescheinigung über das Gut ausgestellt werden, und die Parteien können in weitgehender Vertragsfreiheit ihre beiderseitigen Verantwortlichkeiten, sofern sie dabei nicht der öffentlichen Ordnung zuwiderhandeln, regeln - vor allem Haftungsbefreiungen abmachen. Allerdings bestimmt Art. 6 Abs. 3 IÜK, daß seine in Abs. 1 normierte Regelung nicht für gewöhnliche Handelsvers Schiffungen im gewöhnlichen Handelsverkehr gilt. Vielmehr kommt die Möglichkeit nach Abs. 1, eine Urkunde mit den dort genannten Wirkungen anstelle eines Konnossements zu zeichnen, nur in Fällen außergewöhnlicher Abladungen zum Zuge. Da die Verschiffung von Instant-Kaffee in Gläsern, kartonisiert, palettisiert und auf einem Trailer verladen durch einen deutschen Ablader zu einem norwegischen Empfänger aber eine gewöhnliche Handelsverschiffung im gewöhnlichen Handelsverkehr darstellt, brauchte der 6. Zivilsenat hier keine weitere Stellung zu beziehen. Wir entschieden mit Urteil vom 15. September 1983 (6.U.59/83), daß die Beklagte aus Art. 17 Abs. 1 CMR haftet, und zwar in dem Umfang, wie er sich aus Art. 23 CMR ergibt. § 6 des norwegischen Gesetzes vom 4. Februar 1938 Nr. 3 hat

die Regelung des Art. 6 IÜK völlig deckungsgleich übernommen, so daß die Anwendung norwegischen Rechts dem deutschen Recht völlig gleicht.

Ein Streit, in welchen außer der Way-bill auch die ADSp hineinspielen, ist vom 6. Zivilsenat am 12. Januar 1984 (6.U.135/83) entschieden worden. Es klagte der Transportversicherer aus übergegangenem Recht eines schleswig-holsteinischen Kaufmanns. Dieser stand sowohl mit der Beklagten, einer Hamburger Speditionsfirma, als auch mit seinem Käufer in Kabul in langjährigen Geschäftsverbindungen. Er verkaufte seinem Kunden eine große Anzahl Sturmlaternen. Es war verabredet, daß der Käufer den Kaufpreis mittels Akkreditiv seiner in Kabul ansässigen Bank bezahlen werde, welcher ein Durch-Konnossement und eine Original-Spediteur-Empfangsbescheinigung zu übermitteln war. Der Verkäufer hatte die Ware containerisiert verpackt auf den Weg zu bringen. Am Sitz des Verkäufers wurden die mehreren Container auf LKW's verladen und nach Kiel verbracht, wo sie von den LKW's herunter und an Bord eines sowjetrussischen Seeschiffs genommen wurden. Die Beklagte stellte bei der Übernahme des Guts eine Empfangsbescheinigung aus, deren englischer Text besagte:

"received in apparent good order and condition
for forwarding."

Die Urkunde enthält ferner die Sätze:

"It is to be understood that the undersigned company is only the agent of the shipper or consignee and are not common carriers but forwarding agents according to the Allgemeine Deutsche Spediteurbedingungen (ADSp), and that they will never be held responsible for the actions of the carriers or the latter's agents, especially not for loss"

Bei der Anbordnahme der Container wurde vom Kieler Agenten der sowjetrussischen Gesellschaft, welche sowohl das Seeschiff stellte als auch den innerrussischen Transport zu besorgen hatte, ein Konnossement ausgestellt, welches die Beklagte als Ablader und die Bank des Käufers als Empfängerin benannte. Die Container wurden mit dem Seeschiff nach Tallinn und von dort per Eisenbahn nach Termez an der sowjetrussisch/afghanischen Grenze befördert. In Termez wurden die Container auf Flußschiffe umgeladen und nach Hairatan (Afghanistan) und von da wieder mit LKW weiter nach Kabul gebracht. Bei der dortigen Ankunft waren zwei der mehreren Container leer. Sie waren auf der letzten Reise-
strecke, dem Landtransport per LKW in Afghanistan ihres Inhalts beraubt worden. Je nach dem Standort der Beteiligten waren die Täter entweder "Banditen" oder "Freiheitskämpfer". Die Beklagte berief sich auf Verjährung nach § 64 ADSp. Die achtmonatige Verjährungsfrist war unstreitig verstrichen. Ebenso unstreitig waren in der Geschäfts-
verbindung zwischen der Beklagten und dem Rechtsvorgänger der Klägerin stets die ADSp zugrundegelegt worden. Die Klägerin verwies demgegenüber auf zwingende Vorschriften der CMR und des Seehandelsrechts, kraft derer eine Berufung auf die Bestimmungen des ADSp nicht statthaft sein sollte. Indessen waren die Verluste des Guts nicht wäh-
rend der Seereise eingetreten, die Anwendung des zwingen-
den Seerechts auf § 662 HGB schied daher aus. Zwar hatte die Beklagte sich mit dem Versender auf einen bestimmten Satz der Beförderungskosten für die gesamte Strecke ge-
einigt. Mithin hatte sie ausschließlich die Rechte und Pflichten eines Frachtführers und zugleich - soweit die Verschiffung in Betracht zu ziehen war - diejenigen eines Verfrachters. Die Bestimmung des § 663 Abs. 2 Z. 2 HGB stellt aber die Beklagte von der Verfrachterhaftung frei, soweit der von ihr zu bewerkstellende Landtransport in Betracht kam. Auch die zwingenden Haftungsvorschriften der CMR trafen die Beklagte nicht. Zwar lag ein grenzüber-

schreitender Verkehr mit Gütern vor, welche per LKW befördert wurden. Aber in keinem Fall passierten die LKWs selbst staatliche Grenzen. Sie waren vor allem nicht in Kiel auf das Seeschiff verladen worden, und damit schied eine Anwendung von Art. 2 CMR aus. So kamen im Urteil des 6. Zivilsenats die zwingenden Haftungsbestimmungen des Seerechts und der CMR nicht zur Anwendung, und die Verjährung nach § 64 ADSp griff durch.

Demgegenüber hatte der 6. Zivilsenat in seinem Urteil vom 1. März 1979 (VersR 1979, 814) den Zugriff auf die kurze Verjährung des § 64 ADSp verwehrt in folgender Lage: Ein Container mit Granulat war aus der Bundesrepublik Deutschland nach Djakarta bestimmt. Die Beförderung ging zunächst per LKW, dann mit der sowjetrussischen Eisenbahn zu einem russischen Pazifik-Hafen, von dort per Schiff nach Hongkong und nach dortiger Umladung in ein anderes Seeschiff zum Zielhafen. Die damals verwendete "Forwarders Bill of lading" war in gleicher Weise aufgemacht wie im Fall der Entscheidung des 6. Zivilsenats vom 12. Januar 1984. Die äußerliche Aufmachung der Urkunden entsprach in beiden Fällen der üblichen Aufmachung von Seekonnossementen, beide lauteten "an Order". In dem Urteil vom 1. März 1979 hat der Senat die "Forwarders Bill of lading" als Konnossement behandelt, es sei an Order gestellt und dazu bestimmt, anstelle der Ware gehandelt zu werden. Die Güter würden in der Urkunde so beschrieben, wie es Art. 3 IÜK verlange. Die wesentliche Erklärung der Übernahme des Gutes in anscheinend gesundem Zustand sei im Dokument enthalten. Der Empfänger eines solchen Dokuments müsse annehmen, daß ihm damit die Rechte aus einem Konnossement übertragen würden. Die Erwähnung, daß das Gut zunächst auf dem Landweg transportiert werde, stehe der Annahme nicht entgegen, daß die Urkunde jedenfalls ein Übernahmekonnossement darstelle. Auch stehe der Erklärung in der Urkunde nicht entgegen, daß die Beklagte nicht als gewöhnlicher Verfrachter son-

dern als Spediteur tätig werde. Der Senat hat in seiner neueren Entscheidung die Richtigkeit seines früheren Urteils offen gelassen, er hat freilich eine kritische Stellungnahme von Koller ("Die Bedeutung des § 662 HGB für den multimodalen Transport", VersR 1982, 1) zum Urteil vom 1. März 1979 zitiert.

Der Frachtrabatt ist die bekannte und vielfach gepflogene Gewährung von Frachtnachlässen. Der 6. Zivilsenat hat mit Urteil vom 30. Dezember 1982 (6.U.143/82) darüber entschieden, wem der Rabatt zukommen muß, wenn bei einer fob-Verschiffung vom Verkäufer ein Spediteur eingeschaltet ist, welcher im eigenen Namen den Seefrachtvertrag abgeschlossen hat. In einem solchen Fall waren Ausrüstungsgüter nach Korea zu schaffen, welche die Klägerin "fob-Nordseehafen" an ihren koreanischen Käufer verkauft hatte. Nach Durchführung des Transports beantragte die beklagte Speditionsfirma bei der für diese Verschiffung zuständigen Konferenz den Frachtrabatt (Lines Joint Account-Rabatt) und empfing ihn dann. Die Klägerin forderte den Betrag für sich aus allen rechtlichen Gesichtspunkten. Der 6. Zivilsenat hat - wie schon das Landgericht - die Klage abgewiesen. Nach seiner Entscheidung gewährt die Linien-Konferenz den Rabatt auf die **F r a c h t** und will ihn deshalb dem Frachtzahler zukommen lassen und nicht dem Eigentümer des beförderten Gutes. Bei einem fob-Abladegeschäft - und zwar sowohl beim echten wie beim unechten - ist der überseeische Käufer Träger der Frachtschuld, sei es, daß er den Frachtbetrag direkt an den Reeder entrichtet, sei es, daß er für die vom Ablader zunächst vorgestreckte Fracht aufkommen muß. Der letztere Fall liegt hier vor. Der Ablader hat in Bezug auf die Frachtzahlung als Beauftragter seines Käufers gehandelt, und wenn er in den Besitz der Rabattzahlung gelangt, hat er **d i e s e m** den Rabatt zuzuleiten (§§ 667, 675 BGB). Die beklagte Spediteurin hat daher den Rabatt nicht an die Klägerin herauszugeben, sie handelte nicht

bei der Rabatteinziehung als Geschäftsbesorgerin für die Klägerin, sondern der Rabatt stand dem koreanischen Käufer und Frachtschuldner zu. Damit hat der Senat im Ergebnis dahin erkannt, daß der beklagte Spediteur den Rabattbetrag zwar nicht behalten darf, jedoch die im Verhältnis zu ihm als Versenderin aufgetretene Klägerin nicht berechtigt war, die Herauszahlung des Rabatts an sich zu verlangen. Für die richtige Zuweisung bietet sich evtl. die Rechtsverfolgung durch den Verkäufer gegen den Spediteur im Wege der Prozeßstandschaft mit einer Zahlungsklage auf Leistung an den Käufer an oder vorsorglich - im Vorwege - eine Abtretung im Verhältnis Käufer-Verkäufer. Hierüber sagt indessen unser Urteil vom 30. Dezember 1982 nichts aus.

Wiederholt hatte sich der 6. Zivilsenat mit der Vorauszahlung der Fracht "freight prepaid" zu befassen. Der Sache 6.U. 128/83, in welcher ein Urteil vom 1. Dezember 1983 ergangen ist, lag folgender Sachverhalt zugrunde: Die klägerische Reederei betreibt seit Jahrzehnten einen Liniendienst in die Levante. Die Beklagte hatte die konsequente Abfuhr einer großen Anzahl von Maschinen in Aussicht ausgehend von Hamburg/Bremen und bestimmt für einen türkischen Hafen. Sie ist eine internationale Speditionsfirma. Es kam zu Verhandlungen der Parteien wegen eines entsprechenden Seefrachtvertrages, der am 28. Mai 1980 unterzeichnet wurde, und der den Vorbehalt enthielt, die Klägerin, welche bislang in den Verhandlungen durch eine bevollmächtigte Agentur vertreten gewesen war, müsse den Vertrag bis zum 30. Mai 1980 fernschriftlich billigen. Die Klägerin äußerte sich fristgerecht mit der fernschriftlichen Zustimmungserklärung, welcher sie indessen die Worte hinzufügte "but we wish to add "freight prepaid", which please confirm repeat confirm". Diese von der Klägerin gewünschte Bestätigung gab die Beklagte nicht ab. Es folgten fernschriftliche und auch persönliche Kontakte beauftragter

Personen der Parteien, in denen technische und terminliche Fragen behandelt wurden. Schließlich stellte sich für die Beklagte heraus, daß es zu der Verschiffung in der vorgesehenen Form und Zeit nicht kommen werde, weil der Versender der Maschinen seinerseits Schwierigkeiten bekommen hatte. Dies alles ließ die Klägerin nicht gelten, stellte ihr Schiff zur Befrachtung und Beladung an und forderte, als diese Vorgänge ausblieben, Fautfracht von etwa 1,1 Mio. DM. Die Beklagte stellte der Klage entgegen, daß es zum Abschluß eines Seefrachtvertrages überhaupt nicht gekommen sei. Die Klägerin habe die von ihr geforderte Annahme des Frachtvertrages von der Erweiterung abhängig gemacht, daß die Fracht vorausbezahlt werden solle und hierfür die Bestätigung der Beklagten verlangt; diese Bestätigung sei aber nicht erteilt worden. Dieser Verteidigung hielt die Klägerin entgegen, sie habe lediglich den Wunsch nach Vorauszahlung der Fracht gestellt und damit eine zusätzliche Vereinbarung erlangen wollen, was weder eine wesentliche Änderung des Frachtvertrages bedeute noch dessen wirksamen Abschluß berühre. In diesem Sinne habe die Beklagte auch die Klägerin verstanden. Denn die Beklagte habe dem Wunsch der Klägerin nicht widersprochen und zudem in der Folgezeit wegen technischer und terminlicher Fragen der Vertragsdurchführung mit der Klägerin weiter verhandelt.

Der 6. Zivilsenat hat - wie schon das Landgericht - die Klage abgewiesen. Er hat in dem Verlangen, die ursprünglich nicht erörterte "freight prepaid"-Abrede in den Frachtvertrag hineinzunehmen, eine wesentliche Änderung des in Aussicht genommenen Vertrags gesehen. Hierfür hat das Gericht angeführt, die "freight prepaid"-Abrede verändere sowohl die Fälligkeit der Fracht als auch die Schuldnerperson gegenüber der gesetzlichen Regelung. § 614 HGB auferlegt die Frachtzahlung dem Empfänger bei Annahme der Güter und läßt den Zugriff des Verfrachters auf den Befrachter regelmäßig - über § 627 HGB - nur im Falle der Nichtabnahme der

Güter durch den Empfänger zu. Auch hat der 6. Zivilsenat das Argument der Beklagten gelten lassen, mit der Vereinbarung der freight prepaid-Klausel werde dem Frachtschuldner die Möglichkeit genommen, bei Beschädigung oder Verlust der Güter durch vom Verfrachter zu vertretende Umstände Gegenrechte gegenüber der Frachtforderung noch zum Tragen zu bringen.

Schließlich ist der 6. Zivilsenat auch nicht der Auffassung der Klägerin gefolgt, sie habe mit ihrer Erklärung "but we wish to add freight prepaid, which please confirm repeat confirm" lediglich einen "Wunsch", gerichtet auf eine Zusatzvereinbarung, geäußert. Schon der Wortlaut ihrer Erklärung und das Verlangen nach ausdrücklicher Bestätigung standen nach der Überzeugung des Senats dafür ein, daß hier ein Anwendungsfall des § 150 II BGB vorlag - mithin die klägerische Erklärung als Ablehnung des bisherigen Vertragsantrags verbunden mit einem neuen Antrag aufzufassen war. Zur Annahme dieses neuen Antrags ist es dann in der Folgezeit nicht gekommen.

Das Urteil vom 1. Dezember 1983 ist rechtskräftig geworden. Der BGH hat die von der Klägerin eingelegte Revision nicht angenommen.

Die freight prepaid-Klausel stand mit einem anderen Wirkungsbereich zur Erörterung im Rahmen eines Rechtsstreits, den der 6. Zivilsenat mit Urteil vom 15. Dezember 1983 (6.U.200/83) beendete.

Die Klägerin - eine deutsche Linienreederei - beförderte drei bundles tropische Hölzer von Malaysia nach Hamburg. Die Ware hatte die im Ruhrgebiet ansässige Beklagte bei einem malaysischen Verkäufer gekauft - und zwar auf der Bemessungsgrundlage von Verladetonnen. Bei dieser Maßeinheit handelt es sich um ein Raummaß für Holz - etwa dem Begriff des Festmeters vergleichbar. Zwischen der Beklag-

ten und ihrem Verkäufer war auf der Basis abgeschlossen worden, daß der Verkäufer die Fracht für den Seetransport zahlen sollte. Außerdem sollten die drei bundles unter entsprechenden Konnossementen verschifft werden. Die mit der Ausführung des Transportes betraute Klägerin stellte drei Konnossemente aus. Die in den Konnossementen enthaltene Klausel 17 räumte der Klägerin die Option ein, die Fracht entweder nach dem eingenommenen oder nach dem gelöschten Maß oder Gewicht oder schließlich nach denjenigen Angaben zu berechnen, die der Ablader über Maß und Gewicht der Güter machte. Aus den Angaben des Abladers zum Maß und Gewicht mußte die Klägerin entnehmen, daß insgesamt 107,8805 cbm im Gewicht von insgesamt 79.911,6 kg abzufahren waren. Gestützt auf diese Angaben machte die Klägerin ihre in die einzelnen Konnossemente hineingenommene Frachtberechnung auf der Grundlage eines Maßes von 107.8805 cbm : 3 = 35,9602 cbm pro Konnossement auf und kassierte auf der Grundlage dieser Berechnung die tarifmäßige Fracht vom Verkäufer der Beklagten.

Als die Güter in Hamburg auf die Eisenbahn umgeschlagen wurden, ächzten die Güterwagen unter dem Gewicht und die Bahnbeamten erschrakten. Die von der Klägerin auf der Grundlage der ihr vom Ablader gemachten Angaben vertretene Ansicht, jedes bundle wiege 26.637,2 kg (Gesamtgewicht: 79.911,6 kg : 3), erwies sich als falsch. Das Gut war sehr viel schwerer im Gewicht. Es war nicht daran zu zweifeln, daß die Klägerin, wenn sie die wahre Sachlage von Anfang an gekannt hätte, nicht einen Rauminhalt von 35,9602 cbm zum Faktor für ihre Frachtberechnung, sondern das der Zahl nach höhere Gewicht des Gutes genommen haben würde. Ihre eigens veranlaßten Nachwiegungen in Deutschland ergaben nämlich statt bislang angenommener 79.911,6 kg ein Gewicht von 156.960 kg. Mit ihrer Klage forderte die Klägerin die nunmehr auf der Grundlage ihrer neu gewonnenen Erkenntnisse errechnete Restfracht von der Beklagten. Diese konnte nicht

leugnen, daß die Konnossemente unrichtig ein Gewicht von 26.637,2 kg pro bundle auswiesen. Sie konnte aber darstellen, daß es sich hierbei um Verladetonnen handelte, welche rechnerisch richtig in jeweils 35,9602 cbm umgerechnet worden waren. Wieso es zu der unrichtigen Angabe von Kilogramm statt Verladetonnen in den Konnossementen gekommen war, blieb im Prozeß unklar. Jedenfalls aber weigerte die Beklagte die Bezahlung der Klagforderung, wobei sie auch auf die in den Konnossementen enthaltene "freight prepaid"-Klausel verwies. Das Landgericht gab der Klage statt. Dabei hielt es die Klausel "freight prepaid" als inhaltlich eingeschränkt durch Klausel 17 der Konnossemente.

Der 6. Zivilsenat als Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen. Er hat die Klägerin daran festgehalten, daß sie für die Frachtberechnung als Grundlage die Angaben des Abladers benutzt hatte - und von diesen Angaben aufgrund ihres damaligen Informationsstandes die für die Frachthöhe scheinbar günstigere Zahl des cbm-Gehaltes des Gutes. Von der einmal ausgeübten Option könnte die Klägerin sich nicht wieder lösen - jedenfalls nicht im Verhältnis zum Empfänger. Denn nach § 657 I 1 HGB sei die im Konnossement angegebene Menge - hier das Raummaß in cbm - für die Berechnung der Fracht entscheidend, wenn - wie hier geschehen - die Fracht nach der Menge der Güter bedungen sei. Der Hinweis im Konnossement auf die Angaben des Abladers - ausgedrückt mit den Worten "said to" - und auch die Klausel 17 des Konnossements stellten nach der Überzeugung des Senats keine von der Regel des § 657 I 1 HGB abweichende - und als solche an sich zugelassene - Abweichung dar.

Mit dieser Begründung war der Senat der Beantwortung der interessanten Frage enthoben, ob die Klausel "freight prepaid" der Beklagten als Empfängerin ein Verteidigungsmittel in die Hand gab, die Klagforderung abzuwehren. Das Landgericht hatte dies verneint. Das Urteil des 6. Zivilsenats

nimmt dazu nicht abschließend Stellung, drückt allerdings seine Zweifel aus, ob der landgerichtlichen Auffassung zu folgen wäre. Dabei verweist das Berufungsgericht wieder auf § 657 I HGB, wonach für die Frachtberechnung eben nicht das wirkliche Maß der Güter, sondern das im Konnossement angegebene (sei es auch irrtümlich unrichtig) entscheidend sei. Zumindest stehe - so meint das Urteil - der Vermerk "freight prepaid" dem von der Klägerin gewählten Wechsel in der Berechnungsart ihrer Fracht entgegen. Denn bei Ausstellung der Konnossemente hatte die Klägerin ja die Angaben des Abladers über das Maß des eingenommenen Gutes zugrundegelegt, während sie die Klagforderung nach dem Gewicht des gelöschten Gutes berechnet hatte.

Ein Verteidigungselement der Beklagten ließ der Senat dahinstehen: die Behauptung, die Konnossementsbedingungen seien wegen ihres Erscheinungsbildes so schwer lesbar, daß sie nicht Vertragsinhalt geworden seien. Somit möchte ich noch auf die Unlesbarkeit von Konnossementsbedingungen eingehen. Der BGH hat im Urteil vom 30. Mai 1983 (II ZR 135/82) erkannt:

"Die Konnossementsbedingungen der Beklagten sind auf der Rückseite des von ihr für das Konnossement verwendeten Formulars in einer Weise abgedruckt (zwei knapp 9,5 cm breite Spalten auf einer nicht ganz Din A 4 großen Seite mit jeweils mehr als 150 Zeilen bei allenfalls 1 mm Zeilenhöhe und einem noch kleineren Zeilenabstand), daß sie lediglich mit der Lupe und selbst dann nicht ohne Mühe zu lesen sind."

Diesem Druckwerk sprach der BGH die Vertragsverbindlichkeit ab. Dieses in NJW 1983, 2772 abgedruckte Urteil hat lebhafteste Kritik, jedenfalls auch große Unsicherheit erzeugt. An kritischen Stimmen will ich nur die Stellungnahme von Hensen in Zeitschrift für Wirtschaftsrecht und Insolvenzpraxis 1984, 145 erwähnen. Der Umstand, daß die Schifffahrtsbetrie-

ligten weltweit seit Jahrzehnten mit dem Kleindruck ("Lilliputanerdruck") der Konnossementsbedingungen zurechtgekommen sind, hat die Verblüffung über die Entscheidung des BGH besonders stark ausfallen lassen. In unserer richterlichen Praxis sind seither Leseübungen veranstaltet worden. Ich kenne ein hiesiges landgerichtliches Urteil, in dessen Entscheidungsgründen der erkennende Einzelrichter ausführt, er habe die Konnossementsbedingungen mit Hilfe seiner Lesebrille - ohne Zuhilfenahme einer Lupe - lesen können. In unserem 6. Zivilsenat sind die Leseübungen der beteiligten Richter an ein und denselben Konnossementsbedingungen unterschiedlich ausgefallen.

In seinen Urteilen hat der 6. Zivilsenat inzwischen den Begriff des "lesbaren Kleindrucks" angewendet. Ob darin eine Tatsachenfeststellung zu finden ist, welche den BGH bindet, scheint mir zweifelhaft zu sein. Denn wie soll das Revisionsgericht seiner Aufgabe gerecht werden, über behauptete Verletzungen des Gesetzes zu entscheiden, wenn es die zugrundeliegenden Tatsachenbereiche nicht lesen kann? Eben dieser Umstand trägt zu der erheblichen Unruhe bei, die sich in Kreisen der Schifffahrtsbeteiligten erhoben hat.

Kürzlich stand der 6. Zivilsenat vor der Frage, ob die vom BGH im Urteil vom 30. Mai 1983 ausgebreiteten Gründe bei Unlesbarkeit von Konnossementsbedingungen auch dann anzuwenden sind, wenn ausschließlich ausländische Beteiligte - abgesehen von einer notify address in Hamburg - vorhanden waren. Ein in der Türkei ansässiger türkischer Verkäufer hatte Haselnüsse an einen in der Schweiz ansässigen Käufer verkauft. Die Verschiffung des Gutes erfolgte auf einem türkischen Schiff von einem türkischen Hafen aus. Die Beklagte als Reeder des Schiffes stellte in der Türkei ein Konnossement aus, welches eine ausschließliche Gerichtsstandsklausel in den kleingedruckten Konnos-

sementsbedingungen auf die Gerichte in Istanbul enthielt. Ablader war laut Konnossement der türkische Verkäufer, Empfänger des Gutes war laut Konnossement eine türkische Bank mit Hauptsitz in Ankara. Als notify address im Bestimmungshafen Hamburg war eine hiesige Firma aufgeführt. Der Transportversicherer und nachmalige Kläger leistete der schweizerischen Käuferin Ersatz für Transportschäden, welche das Gut während der Schiffsreise von der Türkei nach Hamburg genommen hatte. Seiner Regreßklage vor dem Hamburger Landgericht setzte die beklagte Reederei entgegen, die türkischen Gerichte in Istanbul seien allein zuständig. In Erwartung dieser Verteidigung hatte der Kläger bereits in der Klage ausgeführt, die Konnossementsbedingungen seien wegen zu kleinen Drucks unlesbar. Beide Instanzen - Landgericht und 6. Zivilsenat - haben die internationale Zuständigkeit für Hamburg verneint und die türkische Gerichtsbarkeit für allein gegeben erachtet. Die in beiden Instanzen richterlich veranstalteten Leseübungen erbrachten noch die Lesbarkeit der recht klein gedruckten Konnossementsbedingungen. Bedeutungsvoller erscheint mir indessen, daß der 6. Zivilsenat in seiner Entscheidung betont hat, bei der Annahme, Konnossementsbedingungen seien wegen Unlesbarkeit nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte unwirksam, sei Zurückhaltung am Platze. Diesen Gedanken hat der 6. Zivilsenat noch weiter ausgebaut in Hinsicht darauf, daß der Verkäufer und zugleich Ablader sowie der Verfrachter und zugleich Reeder und schließlich der konnossementsmäßig ausgewiesene Empfänger sämtlichst in ihrem Heimatland ansässige Türken sind. Zwar ist von vornherein deutlich geworden, daß das beförderte Gut via Hamburg an den in der Schweiz ansässigen Käufer gehen sollte. Indessen liegt der Schwerpunkt für die Veranlassung des Seetransports in der Türkei. Daß nach dortigem Recht - unter Einbeziehung der dortigen Verkehrssitte - die Konnossementsbedingungen wegen Kleindrucks nichtig wären, war weder behauptet worden noch sonstwie ersichtlich - letzteres

auch mit Blick darauf, daß nach der Kenntnis des 6. Zivilsenats die Entscheidung des BGH vom 30. Mai 1983 zur Unlesbarkeit von Konnossementsbedingungen alleinstehend ist.

Dies darf indessen kein Anlaß zur Unbesorgtheit sein. Die beteiligten Kreise sollten sorglich prüfen, ob sich nicht doch die Lesbarkeit von Konnossementsbedingungen verbessern läßt. Dafür wird ihnen der Dank älterer Leser jedenfalls sicher sein.

