

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

HEFT 71

**Überblick über die neuere Rechtsprechung
des 6. Senats des HOLG, Hamburg**

Vortrag
von
Dr. Eckhard Kressner

gehalten vor dem Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 7. November 1989

HAMBURG 1990

Überblick über die neuere Rechtsprechung des
Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg
zum Seefrachtrecht

(umfassend die Jahre ab 1985)

Es ist Übung geworden, daß der jeweilige Vorsitzende des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg über dessen seerechtliche Rechtsprechung vor diesem Verein referiert, und so knüpfe ich an an die Vorträge von Dr. Wriede "Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts zum Seehandelsrecht" aus dem Jahre 1972 und von Dr. Lau aus dem Jahre 1984 "Neuere Entwicklungen in der seerechtlichen Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg". Natürlich mußte ich eine Auswahl treffen, und ich gehe auf solche Entscheidungen ein, von denen ich annehme, daß sie von besonderem Interesse sind. Vielen von Ihnen werden die Entscheidungen bekannt sein. Der Senat bemüht sich ja darum, seine Rechtsprechung zu veröffentlichen, soweit wir meinen, daß Entscheidungen für die Praxis von Bedeutung sind. Dennoch gehe ich davon aus, daß ein zusammenfassender Überblick über unsere Rechtsprechung ganz nützlich ist.

Erste Vorbemerkung:

Ich beschränke mich aus Zeitgründen auf das Seefrachtrecht und klammere andere Gebiete, etwa Kollisionsrecht, Schiffsunfälle, Schleppvertrag, Seeversicherung aus.

Zweite Vorbemerkung:

Die Regelungen des 2. Seerechtsänderungsgesetzes, soweit sie das Seefrachtrecht betreffen, haben bisher in unserer Rechtsprechung noch keine Rolle gespielt.

- 1) Ich beginne genau dort, wo mein Vorgänger Dr. Lau endete:
Bei der problematischen Rechtsprechung des BGH zur Unwirksamkeit von Konnossementsbedingungen, wenn sie "lediglich mit der Lupe und selbst dann nicht ohne Mühe zu lesen sind".¹
Der Senat hatte sich 1985 erneut mit diesem Problem zu befassen in einem Fall (6 U 110/85)², in dem eine Partie indischer Teppiche von Bombay nach Hamburg verschifft wurde, die beschädigt anlangte. Der in Colombo/Sri Lanka ansässige Verfrachter und Beklagte hatte ein Orderkonnossement ausgestellt, das nach seinen auf der Rückseite in üblichem Kleindruck abgelichteten Bedingungen auf das Recht von Sri Lanka verweist und die Gerichte dieses Landes für ausschließlich zuständig erklärt. Umstritten war die internationale Zuständigkeit der Hamburger Gerichte. Die Klägerin berief sich für die Unwirksamkeit der Rechtswahl- und Gerichtsstandsklausel des Konnossements auf das zitierte Urteil des BGH und legte zum Vergleich eine Kopie genau desjenigen Konnossements vor, dessen Bedingungen der BGH wegen Unlesbarkeit verworfen hatte. Der Senat hätte es sich leicht machen können: Nach BGH wäre die Frage des wirksamen Zustandekommens der Gerichtsstands- und Rechtswahlvereinbarung international-privatrechtlich nach deutschem Recht als dem Recht des Bestimmungshafens zu beurteilen gewesen (Art. 27 Abs. 4, 31 EGBGB in seiner Neufassung von 1986 waren damals noch nicht in Kraft). Es hätte danach nahegelegen, die Konnossementsbedingungen ebenso wie im "Rajasthan"-Fall für unwirksam zu erklären. Angesichts der massiven Kritik, welche das BGH-Urteil erfahren hat, und des Umstandes, daß die beteiligten Schifffahrtskreise weltweit sowohl seit eh und je mit dem Kleindruck zurechtgekommen sind als auch keinerlei Besserungstendenzen bei der Gestaltung von Konnossementen erkennen ließen, meinte der Senat, anders entscheiden und eventuell dem BGH die Möglichkeit zu einer

Abkehr von seiner Rechtsprechung eröffnen zu sollen, und zwar auch aus einem damals noch wesentlichen international-privatrechtlichen Grunde, den auch Professor Basedow bei seinem Vortrag am 29. Oktober 1987 behandelt hat³: Da die Zulässigkeit der Gerichtsstandsvereinbarung nicht bezweifelt wurde, stand die Streitfrage zur Debatte, nach welchem Recht sich die Wirksamkeit dieser Konnossementsklausel beurteilte, nach dem in der Rechtswahlklausel berufenen Recht oder nach dem Recht des Erfüllungsortes. In Abweichung von einer eigenen früheren Entscheidung⁴ hat sich der Senat dazu durchgerungen, sich der seinerzeit schon hierzulande (u.a. auch BGH III. und VIII. Zivilsenat) wie im Ausland herrschenden Meinung anzuschließen, daß sich auch die Frage des wirksamen Zustandekommens einer Rechtswahl nach dem Vertragsstatut (lex causae) zu richten habe, d.h. nach dem Recht, dem die Parteien nach ihren geäußerten Erklärungen ihre Vertragsbeziehungen unterstellen wollen (diese Regelung ist ja nun inzwischen auch Gesetz geworden). In der Entscheidung ist zum Ausdruck gebracht worden, daß das Recht Sri Lankas britischem Recht entspreche und nach diesem Recht eine in Konnossementsformularen allseits bekannte und übliche, also keineswegs ungewöhnliche Rechtswahl- und Gerichtsstandsklausel als wirksam angesehen werde, auch wenn sie nur im Kleindruck vorhanden sei. Der Senat ist aber auch alternativ für den Fall, daß deutsches Recht anwendbar wäre, ausdrücklich von einer noch im Urteil vom 18. Oktober 1984⁵ geäußerten Ansicht abgerückt und hat dargelegt, daß und warum die Anwendung von § 242 BGB auf die drucktechnische Gestaltung von Bedingungen auf Konnossementsformularen überhaupt problematisch sei. Der BGH⁶ ist zu diesem Teil der Begründung in seiner revisionsrechtlichen Überprüfung nicht vorgedrungen, sondern hat sich schon bei der international-privatrechtlichen Weichenstellung der Auffassung des Senats angeschlossen.

Facit: Das Problem ist entschärft, aber nicht vom Tisch.
"Videant consultants ...".

- 2) In der Sache 6 U 145/86⁷ stritten sich die Parteien um den Beförderungsanspruch des Drittabladers: Die Klägerin hatte die französische Firma S. beauftragt, 2.000 to gesackte Düngemittel von Gent nach Douala (Kamerun) zu befördern. Zur Durchführung dieses (sowie eines weiteren) Transportauftrags charterte S. das MS "Yona B" der Beklagten gegen eine Lumpsum-Fracht, zahlbar binnen drei Tagen nach Ausstellung der Konnossemente (also Vorausfracht). Das Schiff übernahm die von der Klägerin abgelieferte Ladung, jedoch wurden die "Freight prepaid"-Konnossemente der Klägerin zunächst nicht übergeben, weil S. die Fracht nicht zahlte. S. sowie die Beklagte ließen sich in Gent durch dieselbe Firma T. vertreten. Nach mehreren vergeblichen Lösungsversuchen zahlte die Klägerin die auf ihre Ladung entfallende Fracht auf ein Treuhandkonto ein, und Firma T. händigte daraufhin trotz Vollmachtswiderrufs durch die Beklagte die Konnossemente an die Klägerin aus. Die Beklagte ließ "Yona B" nur nach Hamburg fahren, wo die Ladung gelöscht wurde. Die Klägerin ließ sie mit einem anderen Schiff nach Kamerun bringen. Sie verlangte Schadensersatz wegen der von ihr aufgewandten Mehrkosten. Das Landgericht folgte dem Klagbegehren der Klägerin, der Senat wies die Klage ab mit im wesentlichen folgender Begründung: Zwischen den Parteien bestand kein Frachtvertrag. Die Klägerin war als Unterbefrachter gegenüber der Beklagten Drittablader. Als solcher konnte ihr nach Übernahme der Güter auf das Schiff zwar ein vertraglicher Beförderungsanspruch erwachsen sein, aber nur nach Maßgabe der Vertragsbedingungen zwischen der Firma S. als Haupt-

befrachter und der Beklagten als Hauptverfrachter. Der Firma S. stand mangels Frachtzahlung wegen ihrer Vorleistungspflicht kein fälliger Anspruch auf Beförderung zu. Die Klägerin hatte auch durch die Aushändigung der Konnossemente keinen Anspruch auf Beförderung der Güter erworben, da kein wirksamer Konnossementsbegebungsvertrag zustande gekommen war. Die Beklagte war berechtigt, die Vollmacht zur Begebung der Konnossemente zu widerrufen, da der Chartervertrag ausdrücklich bestimmte, daß der Agent die Konnossemente nur unter der Voraussetzung vorheriger Frachtzahlung an den Charterer aushändigen sollte. Eine Genehmigung der vollmachtlosen Konnossementsbegebung lag nach Ansicht des Senats nicht vor. Der BGH⁸ hat die Revision zurückgewiesen, aber einengend gegenüber der weitergehenden Auffassung des Berufungsgerichts betont, der Drittablader erlange einen eigenen vertraglichen Beförderungsanspruch gegen den Verfrachter nur, wenn und sobald ihm die Beförderung der Güter schiffsseitig zugesagt sei. Allenfalls ließe sich die weitergehende Meinung unseres Senats damit begründen, daß der Ablader die Stellung eines Ladungsbeteiligten habe, also auch ihm Kapitän und Verfrachter für einen alsbaldigen Antritt der Reise und deren sorgfältige Durchführung verantwortlich seien (§§ 512, 515, 606, 607 HGB). Dies konnte aber offengelassen werden.

- 3) Seehafenspediteure haben häufig ein Interesse daran, "Freight prepaid"-Konnossemente zu erhalten, ohne die Fracht tatsächlich vor auszahlen zu müssen. Die Gründe dafür brauche ich in diesem Kreis nicht zu nennen. Es hat sich daher aus Wettbewerbsgründen die Übung ergeben, daß die Schiffsagenten den Spediteuren der-

artige Konnossemente ohne vorherige Frachtzahlung auf Kreditbasis aushändigen. Voraussetzung dafür ist in Hamburg im allgemeinen, daß der Spediteur gegenüber der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (Frachten-Ausschuß) als Vertreter einzeln angeführter Linienagenten einen sog. Verpflichtungsschein (oder auch "Revers") zeichnet, durch den er sich u.a. gegenüber den Linienagenten dazu verpflichtet, im Falle der Übergabe von "Freight prepaid"-Konnossementen die dafür fällige Fracht innerhalb einer bestimmten Frist nach Konnossementsdatum zu bezahlen. Der Senat hatte in einer Reihe von Parallelfällen⁹ über Bedeutung und Tragweite der "Revers"-Haftung des Spediteurs zu entscheiden. Es ging um Konnossemente einer griechischen, in Vermögensverfall geratenen Reederei und um von ihr als Combined Transport Operator vorzunehmende "von Haus zu Haus"-Containertransporte, die nicht beendet wurden. Der Senat hat in den Entscheidungen unter voller Billigung durch den BGH¹⁰ klargestellt, daß durch den Verpflichtungsschein dem Schiffsagenten gegen den Spediteur ein eigener, vom Frachtvertrag unabhängiger Zahlungsanspruch eingeräumt wird, denn die Schiffsagenten handeln auf eigenes Risiko, weil sie nach dem Agentenvertrag in der Regel vom Reeder nicht zu einer Kreditierung der Fracht ermächtigt sind, zudem auch kraft Handelsbrauchs dem Reeder für die nicht kassierte Fracht haften müssen. Es handelt sich um ein selbständiges Schuldversprechen des Spediteurs, und dieser kann sich gegenüber dem Zahlungsanspruch des Agenten nicht darauf berufen, daß die Reederei ihre Beförderungspflichten ganz oder teilweise nicht erfüllt hat. Eine Aufrechnung mit Schadensersatzansprüchen, welche gegen die Reederei gerichtet sind, mußte daher mangels Gegenseitigkeit (§ 387 BGB)

scheitern. Der Senat hat zwar erwogen, ob in den entschiedenen Fällen eine Berufung auf die fehlende Gegenseitigkeit der beiderseitigen Forderungen rechtsmißbräuchlich sein könne, hat aber dafür keine genügenden Anhaltspunkte gefunden. Insbesondere hat er gemeint, es widerspreche nicht Treu und Glauben, wenn bei der gegebenen Situation der Spediteur sozusagen das Insolvenzrisiko in Hinsicht auf Schadensersatzansprüche gegen die Reederei tragen müsse. Das sei eine von Sinn und Zweck des Verpflichtungsscheins umfaßte Folge. Der Agent habe ja auch das Risiko einer Insolvenz des Spediteurs getragen, und dieser habe ohnehin im Verhältnis zum Reeder die Fracht vor auszahlen müssen.

- 4) Schwierigkeiten macht gelegentlich das Problem der Fehlfracht. Hiermit hatte sich der Senat im Urteil vom 16. Juli 1987 (6 U 254/86) ¹¹ zu befassen. Die Klägerin, die einen Liniendienst mit gecharterten Schiffen unterhielt, hatte sich gegenüber der Beklagten dazu verpflichtet, Maschinenteile in drei Verschiffungen über jeweils eine vorausbestimmte Gewichtsmenge von Hamburg nach Libyen zu befördern. Die Beklagte lud bei der zweiten Verschiffung deutlich weniger als vereinbart und bei der dritten Verschiffung gar nichts mehr ab. Der beabsichtigten dritten Abladung ging ein Streit der Parteien voraus, weil die Beklagte eine geringere Ladungsmenge als vereinbart angekündigt und verlangt hatte, daß das Schiff Tobruk direkt anlaufe. Als die Klägerin dies ablehnte, ließ die Beklagte die letzte Partie durch ein anderes Schiff befördern, was sie auch der Klägerin mitteilte. Im Kern der gerichtlichen Auseinandersetzung ging es um die Bestimmung des Fehlfrachtanspruches. Der Senat hat den Vertrag rechtlich als einen einheitlichen Stückgutvertrag behandelt, so daß § 588 HGB zugrunde zu legen war. Zwar hatte die Klägerin

nicht vor Reiseantritt der Beklagten die nach Absatz 3 des § 588 HGB erforderliche Mitteilung gemacht, daß sie einen Frachtanspruch für die nicht abgeladene Teilmenge geltend machen wolle. Dies war aber nach Ansicht des Senats entbehrlich, weil die Klägerin die Vorschrift des § 588 Abs. 3 HGB in den Bedingungen der von ihr ausgestellten Linienkonnossemente abbedungen hatte (vgl. die entsprechende Klausel in Ziffer 8 Conlinebill). Diese Klausel ist auch nicht gemäß § 9 AGBG als unwirksam zu erachten. § 588 Abs. 3 HGB ist lediglich aus Zweckmäßigkeitserwägungen geschaffen worden, damit dem Befrachter mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt wird, daß der Verfrachter auf Fehlfracht nicht verzichten will. Nicht dagegen sollte dem Befrachter dadurch das Recht eingeräumt werden, die Ladung noch zu beschaffen. Danach kommt dem Interesse des Befrachters an der Mitteilung nur ein verhältnismäßig geringes Gewicht zu. Für die vorgesehene dritte Verschiffung stand der Klägerin vor Abladung wegen der ausgesprochenen Kündigung des Frachtvertrages durch die Beklagte nach Meinung des Senats ein Fehlfrachtanspruch in Höhe nur der halben Fracht zu. Die Überlegungen hierzu waren folgende: Die Vorschrift des § 588 HGB betrifft den Fall des säumigen Befrachters. Hinsichtlich des vor Abladung vom Vertrag zurücktretenden Befrachters liegt wohl eine planwidrige Gesetzeslücke vor, weil der Gesetzgeber anscheinend nicht zwischen dem in den vorausgehenden Vorschriften noch erwähnten Rücktritt des Befrachters und der bloßen Säumnis des Befrachters unterscheidet und keine besondere Vorschrift für den ersteren Fall ins Auge gefaßt hat. Eine Entscheidung gegen einen Fehlfrachtanspruch in diesem Fall hat der Gesetzgeber damit aber nicht getroffen.

Die Gleichheit der Interessenlage beim Stückgut- sowie dem Chartervertrag gebietet vielmehr eine Gleichstellung mit der Teil- bzw. Raumcharter. Da in dem vorliegenden Fall die Reise überhaupt ausfiel, kam eine Analogie zu den §§ 580, 585, 586 Abs. 2 HGB in Betracht mit der Folge der Zubilligung eines Fehlfrachtanspruches in Höhe der halben Fracht, da bei der Teil- oder Raumcharter § 587 HGB für den Fall, daß sämtliche Befrachter zurücktreten oder keine Ladung liefern, ebenfalls den Fehlfrachtanspruch in dieser Weise beschränkt. Diese Entscheidung des Senats liegt auf der Linie der überwiegenden Meinung in der Literatur. Gegen sie ist Revision eingelegt worden. Das Revisionsverfahren ist aber einstweilen unterbrochen wegen Konkurses der Klägerin.

- 5) Ladungsschadensfälle gehören zum "täglichen Brot" des Senats. Im Fall 6 U 118/85 ¹² trat an Bord ein Vermischungsschaden ein, der auf eine nicht ausreichende Reinigung der Schiffstanks, in denen auf der Vorreise Spindelöl/leichtes Schmieröl befördert worden war, zurückgeführt werden mußte. Verunreinigt wurde dadurch eine Partie Flugkraftstoff F-18, der mit einem Abdampfrückstandswert von höchstens 3 mg/100 ml verkauft und auch abgeladen worden war und der gemäß Rückstellproben dann nach Beladung bzw. vor Löschung einen Abdampfrückstandswert von bis zu 85 mg/100 ml aufwies. Der Flugkraftstoff wurde von der Empfängerin als nicht mehr verwendungsfähig zurückgewiesen. Gegenüber dem recht hohen Schadensersatzanspruch des Befrachters berief sich der Verfrachter auf seine Reeder-Haftungsbeschränkung gemäß § 486 HGB: Er zahlte der Klägerin den Betrag, der zur Herbeiführung seiner Haftungsbeschränkung nach

§ 487 a HGB aufzuwenden war. Dies geschah im Einverständnis der Klägerin zur Vermeidung der Kosten eines Haftungsbeschränkungsverfahrens. Gegen die Wirksamkeit einer derartigen Abrede mit dem einzigen Anspruchsberechtigten bestehen nach Ansicht des Senats keine Bedenken, zumal im Verteilungsverfahren ohnehin nicht über die Frage der unbeschränkten Haftung entschieden wird. ¹³

Der Beklagte durfte auch seine Haftung beschränken. Es konnte weder festgestellt werden, daß der Beklagte im Frachtvertrag eine "besondere Gewährleistung" im Sinne des § 486 Abs. 4 Satz 1 HGB übernommen hatte, noch, daß ihn ein persönliches Verschulden traf (§ 486 Abs. 4 Satz 2 HGB). Zwar hatte der Beklagte nach den vereinbarten Tankschiffs-Charterbedingungen (§ 2 Ziff. 1 + 3) "sicherzustellen", daß die Anforderungen der "Reinigungstabelle für Schiffsladungen mit Mineralölen - Küste/Elbe vom 1. November 1976" erfüllt wurden. Hierin lag aber noch nicht die Übernahme einer persönlichen Einstandspflicht i. S. der "besonderen Gewährleistung". Vielmehr genügte es nach dem Wortlaut und Sinn der zitierten Bestimmung der Tankschiffs-Charterbedingungen, daß der Reeder seinen Kapitän, der über langjährige Erfahrungen in der Tankschiffahrt verfügte, damit beauftragte, die Laderäume ausreichend von allen Resten der Vorladung zu säubern, und dabei Weisungen erteilte, die bei ordnungsmäßiger Ausführung zur sachgemäßen Reinigung der Laderäume führen mußten. Das Wort "sicherstellen" in den Charterbedingungen konnte nicht dahin ausgelegt werden, daß damit etwa ausgeschlossen werden sollte, daß sich der Reeder zur Erfüllung dieser Aufgabe anderer Personen bediente, sondern es bedeutet nichts anderes, als die Wahrnehmung der Pflicht nach § 559 Abs. 1 HGB, nämlich dafür zu sorgen, daß sich die Laderäume in dem für die Aufnahme, Beförderung und

Erhaltung der Güter erforderlichen Zustande befinden (Herstellung der Ladungstüchtigkeit). Für ein persönliches Verschulden des Reeders lagen keine Anhaltspunkte vor. Eine Parallele zum Fall "Irene Oldendorf" ¹⁴ konnte der Senat nicht ziehen.

- 6) Im Mittelpunkt eines umfangreichen Rechtsstreits mit mehreren Beteiligten auf der Beklagtenseite (6 U 89/85) ¹⁵ stand die Frage, ob der auf fehlerhafte Konnossementsausstellung gestützte Schadensersatzanspruch ebenfalls der Haftungsbeschränkung des § 660 HGB unterliegt. Den reichlich komplizierten Sachverhalt vereinfache ich hier: Der in Saudi-Arabien ansässige Kläger kaufte nach seiner Darstellung in Hamburg fünf fabrikneue PKW der Marke Daimler-Benz von einem Verkäufer, der auch die Verschiffung der Wagen besorgen sollte und später unauffindbar blieb. Dieser Verkäufer erlangte über den hiesigen Agenten Original-Konnossemente der norwegischen Beklagten, welche dokumentierten, daß die verkauften fünf PKW an Bord des Schiffes "Nopal Mascot" verladen seien und von Bremerhaven nach Jeddah verschifft werden sollten. Die Order-Konnossemente enthalten die Vermerke "shipped on board" sowie "freight prepaid". Eines dieser Konnossemente erhielt der Kläger. Tatsächlich sind die fünf PKW zu keiner Zeit an Bord des Schiffes gebracht worden. Der später verschwundene Verkäufer ließ den Frachtvertrag stornieren und erhielt sogar die vorausbezahlte Fracht gegen schriftliche Freihalteerklärung zurück. Der Kläger begehrte Schadensersatz und trug dazu vor, er habe gegen Vorlage und Aushändigung des Original-Konnossements in Hamburg DM 160.000,-- bar an den Verkäufer bezahlt. Nach Beweisaufnahme war davon auszugehen, daß dieses tatsächlich zutraf.

Der Senat hat die in der Seerechtsliteratur strittige Frage, ob auf einen derartigen Schadensersatzanspruch § 660 HGB anwendbar sei, verneint. Die Haftungsbeschränkung greift immer dann ein, wenn dem Anspruchsberechtigten ein Schadensersatzanspruch (auch aus unerlaubter Handlung ¹⁶) wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter zusteht. Darum handelt es sich aber nicht, wenn ein Konnossement mit unrichtiger Übernahmebestätigung ausgestellt wird. Die Auslegungsregel, daß gleiche Tatbestände rechtlich gleich zu behandeln sind (was für die haftungsmäßige Gleichbehandlung von vertraglichen und deliktischen Ansprüchen aus Verlust oder Beschädigung der in die Obhut des Verfrachters gegebenen Güter spricht), kann also hier nicht angewandt werden. Wir haben ausdrücklich darauf hingewiesen, daß mit dieser Entscheidung keine Aussage für diejenigen Fälle gemacht worden ist, in denen die Unrichtigkeit des Konnossements sich lediglich auf die Spezifikation der Güter bezieht.

Der BGH hat den Standpunkt des Senats in seinem Urteil vom 25. September 1986 bestätigt ¹⁷.

- 7) Schimmelbefall an Knoblauch, der in Kisten verpackt und sodann in Containern gestaut per Schiff von Vera Cruz nach Le Havre befördert worden war, gab Anlaß zu einer Schadensreklamation (6 U 158/87) ¹⁸. Die auf § 606 Satz 2 HGB gestützte Klage auf Zahlung von Schadensersatz wurde vom Landgericht wie vom Oberlandesgericht abgewiesen. Es konnte vermutlich schon nicht ausgeschlossen werden, daß der Schimmel sich bereits vor der Übernahme der Güter gebildet hatte. Das ginge trotz des Vermerks "received in apparent good order" im Konnossement zu Lasten des Klägers,

weil nach ständiger Rechtsprechung eine solche Bescheinigung sich nur auf die äußerlich erkennbare Beschaffenheit der verschifften Güter beziehen kann. Das konnte aber letztlich in der Entscheidung des Senats offengelassen werden. Interessant war die Fallgestaltung aus einem anderen Grunde: Die Beklagte, eine bedeutende inländische Reederei, hält für die Verschiffung von Gütern verschiedene Typen von Containern bereit. Hier wurden dem Ablader/Befrachter Container mit Ventilationsöffnungen angeboten. Die Klägerin berief sich nun darauf, daß diese Container für den Transport des Knoblauchs wegen der besonderen Eigenart der Ware (hoher Wassergehalt) ungeeignet gewesen seien. Der Senat hat dies nicht der Reederei angelastet, vielmehr hat er den Haftungsausschluß nach § 608 Abs. 1 Nr. 5, Abs. 2 HGB durchgreifen lassen. Der Verfrachter haftet danach nicht für Schäden, die aus Handlungen oder Unterlassungen des Abladers oder Eigentümers des Gutes bzw. seiner Agenten und Vertreter entstehen. Außerdem wird für den Fall, daß ein Schaden eingetreten ist, der nach den Umständen des Falles aus einer solchen Gefahr entstehen konnte, vermutet, daß der Schaden aus dieser Gefahr entstanden ist. Der Senat hat sich auf den Standpunkt gestellt, daß es Sache des Abladers/Befrachters sei, sich aus dem Angebotssortiment den für die Seebeförderung des zu verschiffenden Gutes geeigneten Container auszusuchen, den zur Verfügung gestellten Containertyp auf diese Eignung zu prüfen und bei Nichteignung zurückzuweisen. Denn er ist derjenige, der sich normalerweise besser mit dem beförderten Gut auskennt und vor allem dafür zu sorgen hat, daß eine für den Seetransport geeignete Verpackung gewählt wird und dabei die Eigenarten des Gutes berücksichtigt werden. Freilich würde dies ein Mitverschulden des Verfrachters nicht ausschließen, falls er den Mangel der Eignung der

zur Verfügung gestellten Container erkannt hätte oder hätte erkennen müssen. Dafür waren aber hinreichende Anhaltspunkte nicht vorgetragen worden.

- 8) Mit den rechtlichen Konsequenzen aus einem Orderkonnossement, in das sich ein Spediteur als "shipper" mit dem Zusatz "as agents" eingetragen hatte, mußte sich der Senat in dem Urteil vom 9. Oktober 1987 (6 U 82/87) ¹⁹ befassen.

Der Spediteur war im Rahmen eines FOB-Geschäftes zwischen einem inländischen Exporteur und einem New Yorker Importeur aus den USA beauftragt worden, für die Verschiffung der Güter von Antwerpen nach New York zu sorgen. Er schloß daher mit der Beklagten einen Seefrachtvertrag ab, aufgrund dessen das oben erwähnte Konnossement in drei Ausfertigungen ausgestellt wurde. Die Ware wurde in Antwerpen verschifft und im Bestimmungshafen an die Empfängerin ausgeliefert, ohne daß ein Konnossement präsentiert wurde. Alle Konnossementsausfertigungen befanden sich noch im Besitz der Klägerin. Diese nahm die Beklagte auf Schadensersatz in Anspruch mit der Begründung, durch die Auslieferung der Ware an einen Nichtberechtigten sei sie nun nicht mehr in der Lage, ihr Pfandrecht an der Ware auszuüben; ihr stünden nämlich noch erhebliche Forderungen gegen ihren Auftraggeber zu; sie allein sei empfangsberechtigt gewesen.

Der Senat hat sich in Übereinstimmung mit dem Landgericht dem Standpunkt des Klägers nicht anschließen können. Das Konnossement legitimierte nämlich die Klägerin nicht dazu, die Auslieferung der Güter zu verlangen. Vielmehr war ihr Auftraggeber aufgrund der Eintragung "as agents" im Konnossement Ablader und der durch das Konnossement Legitimierte

und allein derjenige, der das Konnossement durch Indossament hätte übertragen können. Dagegen sollte die Klägerin gerade keine eigenen Rechte aus dem Konnossement erwerben. Ihr Auftraggeber war damit auch berechtigter Empfänger. Das hatte zur weiteren Folge, daß die Klägerin kein gesetzliches Pfandrecht an der Ware besaß, weil mit der Aushändigung des Konnossements der Verfrachter nicht ihr den Besitz mittelte, sondern dem von der Klägerin Vertretenen als dem durch das Konnossement ausschließlich Legitimierten. Nach Vertretungsgrundsätzen braucht der Name des Vertretenen nicht genannt zu werden; es genügt, daß die Person des Vertretenen bestimmbar ist oder sich aus den Umständen ergibt.

Wenn also ein Zusatz "as agents" im Konnossement für den Spediteur eine so weitreichende Auswirkung wie den Verlust des Pfandrechts zur Folge hat, dann sollte in Speditionskreisen bedacht werden, wie man dem vorbeugen kann (z.B. Verpfändung des verbrieften Rechtes auf Herausgabe).

- 9) Die Verpflichtung des Verfrachters, die Güter an den legitimierten Konnossementsinhaber auszuliefern, stellt bekanntlich ebenso wie die Pflicht zur Stellung eines seetüchtigen Schiffes eine sog. Kardinalpflicht dar²⁰. Die Ablieferung der Güter an einen nicht zum Empfang berechtigten Dritten wird als Verlust der Güter angesehen, und der Verfrachter haftet dafür nach §§ 606 Satz 2, 607 HGB. Eine solche Haftung beschäftigte den Senat in folgendem Fall²¹: Die in Marokko ansässige Klägerin verkaufte eine Partie von ca. 1.000 to Johannisbrot-Früchte FOB Ladehafen Kenitra an ein schweizerisches Unternehmen, dieses veräußerte die Partie weiter nach Irland. Die Ware ist von Marokko nach Irland mit dem MS "Dithmarschen" verschifft worden. Das Schiff fuhr seinerzeit unter Zeitcharter.

In Irland wurde die Ware ohne Rückgabe der Konnossemente ausgeliefert. Die Konnossemente besitzt die Klägerin. Sie nimmt die Beklagten - Reeder und Kapitän der "Dithmarschen" - auf Schadensersatz in Anspruch, weil die schweizerische Käuferin das zur Bezahlung des Kaufpreises gestellte Akkreditiv nicht eingelöst hat. Das in Händen der Klägerin befindliche Konnossement ist vom Kapitän des Schiffes unterzeichnet worden, gibt den Namen des Verfrachters nicht an und ist an Order gestellt. In der Rubrik "shipper" weist es den Namen der schweizerischen Käuferin auf. Dieses Konnossement wurde in drei Ausfertigungen einem Abfertigungsunternehmen im Ladehafen übergeben, das sowohl für den Charterer als Schiffsagent wie für die Verkäuferin als Spediteur und Zollagent eingesetzt worden war. Dieses Unternehmen händigte die Konnossemente ohne Indossament an die Klägerin aus. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, der Senat dagegen die Beklagten verurteilt. Ich skizziere die Grundzüge unserer Entscheidung:

Die Beklagten schulden der Klägerin Schadensersatz wegen Verlustes der Güter, weil der Reeder gemäß § 644 Satz 1 HGB als Verfrachter gilt (das Konnossement enthält keinen Verfrachternamen) und weil die Güter unter Verletzung der frachtvertraglichen Auslieferungspflicht anstatt an die Klägerin als Inhaberin der Konnossemente auf Weisung der nicht durch Konnossementsbesitz legitimierten schweizerischen Käuferin an die ebenfalls zum Empfang der Güter nicht legitimierte irische Empfängerin ausgehändigt worden sind. Die zentrale Frage war die, ob die Klägerin, die ja in dem Konnossement nirgends erwähnt ist und die sich auch nicht auf ein Indossament berufen kann, durch das Konnossement legitimiert war. Der Senat hat diese Frage bejaht und

dazu folgende Überlegungen angestellt: Obwohl die schweizerische FOB-Käuferin, die allerdings den Frachtvertrag geschlossen hatte, in dem Konnossement als "shipper" eingetragen worden war, war sie tatsächlich keineswegs Abladerin. Dies war in Wirklichkeit entweder die Klägerin oder der von ihr eingeschaltete Spediteur in Kenitra. Denn die schweizerische Käuferin sollte die Konnossemente nach dem Willen der Beteiligten erst im Wege der Akkreditiveinlösung ausgehändigt erhalten und damit erst die Verfügungsbefugnis über die Ware erlangen. Sie war also offensichtlich lediglich aus Vereinfachungsgründen bereits als Abladerin eingetragen worden, um eine Indossierung an sie zu ersparen, weil man davon ausging, daß das Akkreditiv eingelöst werde. Diese Handhabung war ein möglicher Weg, weil die Klägerin allein schon durch den Besitz an den Konnossementen, also auch ohne Indossament in der Lage war, eine Auslieferung an einen Unberechtigten zu verhindern. Bei dieser Konstellation war davon auszugehen, daß die Konnossementsausfertigungen auch mit Einverständnis der Käuferin an die Verkäuferin über deren Spediteur ausgehändigt wurden. Für die Übertragung der Rechte aus dem Konnossement war ein Indossament nicht unbedingt erforderlich, vielmehr war auch eine bloße Abtretung der Rechte unter Übergabe des Papiers ausreichend ²². Der Spediteur/Schiffsagent in Kenitra hatte sich also mit der Aushändigung der Konnossemente an die Klägerin durchaus korrekt verhalten. Die Beklagten mögen von alledem nichts gewußt haben. Der Kapitän handelte bei der Auslieferung an die nicht durch das Konnossement legitimierte Empfängerin bzw. bei Befolgung einer Löschanweisung durch die ebenfalls nicht legitimierte schweizerische Käuferin auf eigene Gefahr.

Die Revision gegen das Urteil ist, was diese Entscheidung des Senats anbelangt, nicht angenommen worden. Jedoch hatte die beklagte Reederei nach Zustellung des Berufungsurteils beim Amtsgericht Hamburg die Durchführung eines Verfahrens nach der Seerechtlichen Verteilungsordnung beantragt. Dieses Verfahren wurde auch eröffnet, und es wurde die Haftungssumme weit unterhalb des ausgeurteilten Betrages festgesetzt. Die Klägerin vertrat in der Revisionsinstanz den Standpunkt, daß die Eröffnung des Verteilungsverfahrens nicht mehr zu beachten sei und daß darüber hinaus dieses Verfahren ohnehin ihren Anspruch nicht mehr berühren könne. Der BGH hat die Revision angenommen, soweit die Klägerin die unbeschränkte Haftung der Beklagten geltend macht. Die Revision ist zurückgewiesen worden ²³. In diesem Urteil wurde zunächst der oben skizzierte Standpunkt des Senats zur Aktivlegitimation der Klägerin gebilligt. Ferner wurde festgestellt, daß eine Beschränkung der Haftung gemäß § 486 Abs. 4 (in der Fassung des 1. Seerechtsänderungsgesetzes) nicht in Betracht kam, weil den Kapitän, der zugleich persönlich haftender Gesellschafter der Reederei war, ein Verschulden an der Entstehung des Schadens traf. Es blieb leider dahingestellt, ob eine Schadensersatzforderung wegen Verlustes der Güter infolge Auslieferung an einen konnossementsmäßig nicht legitimierten Empfänger überhaupt von § 486 Abs. 1 HGB a. F. umfaßt wird, weil zweifelhaft ist, ob der Anspruch noch aus der "Verwendung des Schiffes" entstanden ist. Von Interesse dürften indes vor allem auch die mehr prozessualen Erwägungen des Revisionsurteils sein, und zwar auch noch nach neuem Recht: Die Haftungsbeschränkung wird nun allerdings durch bloße Einrede möglich sein, so daß es künftig nicht mehr darauf ankommen wird, ob der Streit um eine beschränkbare Haftung

trotz der Unterbrechungswirkung des § 8 der Seerechtlichen Verteilungsordnung fortgesetzt werden kann (der BGH hält dies für möglich, auch bei einer Eröffnung des Verteilungsverfahrens während der Revisionsinstanz). Riskant ist es aber dennoch, mit der Einrede der beschränkten Reederhaftung bis zur Revisionsinstanz zu warten. Der Gläubiger kann den Prozeß mit der Behauptung unbeschränkter Haftung des Schuldners zwar weiterführen²⁴. In der Revisionsinstanz gilt aber der Grundsatz (§ 561 Abs. 1 ZPO), daß lediglich dasjenige Parteivorbringen der Beurteilung des Revisionsgerichts unterliegt, das aus dem Tatbestand des Berufungsurteils oder dem Sitzungsprotokoll ersichtlich ist, d.h. daß die Urteilsgrundlage durch das Ende der Berufungsverhandlung abgeschlossen wird. Nun gibt es von diesem Grundsatz wiederum Ausnahmen. Dennoch besteht die Gefahr, daß dann, wenn die Parteien sich erstmals im Revisionsrechtszug über die Frage der Haftungsbeschränkung streiten, und der Sachverhalt hierzu umstritten ist, eine Zurückverweisung an das Berufungsgericht erfolgt, falls nämlich eine weitere Aufklärung als erforderlich erscheint. Freilich ist in diesem Zusammenhang auch der neue § 305 a ZPO zu berücksichtigen (Urteil unter dem Vorbehalt der Geltendmachung der Haftungsbeschränkung).

Ich komme noch zu einigen Problemen aus dem Charterrecht.

- 10) In seinem Urteil vom 26. März 1987 (6 U 256/86)²⁵ kam der Senat zu dem Ergebnis, daß eine Partie Stahlbleche aufgrund mangelhafter Stauung während der Seereise, die von schwerem Wetter begleitet war, beschädigt worden war. Dem Seetransport von Gent nach Nynäshamn lag ein Gencon-Reisechartervertrag zugrunde. Die Klägerin verlangte als Charterer Schadens-

ersatz für den Ladungsschaden vom Verfrachter. Sie hatte eine in Gent ansässige Stauerei mit der Verladung und Stauung beauftragt. Die Parteien stritten sich darüber, wen die Verantwortlichkeit für die fehlerhafte Stauung trifft. Die dafür maßgebliche Klausel 17 der Charterparty lautete:

" The cargo to be loaded, stowed and discharged free of expense to the vessel by Charterers stevedores but the ships officers to supervise the loading and discharging operations carefully, and the owners to be responsible for the number of pieces. "

Der Senat hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht aufgrund dieser vertraglichen "Supervision-Regelung" die Überwachung als eine Pflicht des Verfrachters und daher die Beklagte als verantwortlich für den eingetretenen Ladungsschaden angesehen. Die Überwachung war in diesem Falle übrigens auch ausgeübt worden, und es war auch unstreitig, daß der Ladungsoffizier gelegentlich Stauanweisungen gegeben hat. Ein Mitverschulden der Klägerin ist verneint worden. Dies ist von Dieter Rabe in seinen Anmerkungen zu dem Urteil ²⁶ kritisiert worden. Über die Frage eines Mitverschuldens des Charterers bei einer derartigen FIOS-Klausel wird sicherlich zu diskutieren sein. Fraglich ist, ob man bei einer solchen geteilten Verantwortlichkeit schon von vornherein auch zu einer Schadens- teilung kommen sollte. Dagegen dürften wohl deswegen Bedenken bestehen, weil die Entscheidung über die Art und Weise der Stauung letztlich auf der Schiffsseite liegt.

- 11) In einem anderen Rechtsstreit, in dem die Klägerin von der Beklagten Liegegeld verlangte, ging es um die Auslegung der "Eisklausel" der Deutküst-Charterbedingungen (6 U 105/87) ²⁷. Die Klausel lautet in ihrem hier relevanten Teil:

" Sollte das Schiff (außer im Frühling) den Bestimmungshafen Eises halber nicht erreichen können, haben die Empfänger der Ladung das Recht, das Schiff bis zur Wiedereröffnung der Schifffahrt gegen Zahlung von Liegegeld warten zu lassen oder es nach einem sicheren und sofort erreichbaren Hafen zu beordern, wo die Entlöschung sicher und ohne Gefahr der Verzögerung durch Eis ausgeführt werden kann. Diese Order ist spätestens innerhalb 48 Stunden zu geben, nachdem der Kapitän oder die Reederei den Befrachtern die Unmöglichkeit der Erreichung des Bestimmungshafens angezeigt hat. "

Diese Klausel war entgegen der Auffassung des Landgerichts anzuwenden, denn MS "Steenborg" konnte, von Neksö (Ostseite Bornholm) kommend, wegen der Eisverhältnisse westlich von Bornholm seine Reise nach Oldenburg nicht fortsetzen und den Bestimmungshafen nicht erreichen. Daran ändert es nichts, daß das Eishindernis schon kurz nach Beginn der Reise etwa 10 sm westlich von Bornholm auftrat. Zwar hatte die Beklagte von ihrem Wahlrecht gemäß der zitierten Klausel keinen Gebrauch gemacht, also weder das Abwarten noch das Auslaufen nach einem sofort erreichbaren Hafen angeordnet. Das war aber auch nach Ansicht des Senats nicht erheblich. Denn der Zweck der "Eisklausel" liegt

darin, das Eisrisiko, soweit es das Erreichen des Löschhafens betrifft, von dem Verfrachter auf den Befrachter abzuwälzen. Diese Risikoverlagerung kann nicht dadurch umgangen werden, daß der Charterer keine Weisung erteilt. Der Senat hielt die Berufung auf die "Eisklausel" auch nicht für treuwidrig: Es ließ sich nämlich nicht feststellen, daß eine Durchführung der Reise von vornherein bereits aussichtslos war. Es muß berücksichtigt werden, daß in den Gewässern um Dänemark eine winterliche Vereisung einem schnellen Wechsel unterworfen sein kann. Vom Schiff wird verlangt, daß alle zumutbaren Anstrengungen zu machen sind, den vereinbarten Löschhafen zu erreichen. Der Kapitän darf sich in der Regel nicht auf offizielle Eisberichte verlassen, sondern muß selbst nachprüfen, ob ein Durchkommen möglich ist. In dem entschiedenen Fall waren die Eisverhältnisse zwar schon ungünstig, als das Schiff von Hobro nach Neksö fuhr; sie ließen aber das Befahren der Gewässer zwischen Ostjütland und Bornholm noch zu, denn das Schiff konnte Neksö gefahrlos erreichen. Unter diesen Umständen konnte dem Kapitän nicht vorgeworfen werden, daß er sein Schiff noch beladen ließ und die Reise antrat. Die Ausfahrt aus dem Hafen war frei, ebenso das Gewässer südlich von Bornholm. Erst 10 sm westlich von Bornholm traf das Schiff auf eine Eisbarriere.

- 12) Last, but not least: Wie halten wir es mit der IoC-Klausel? Dr. Wriede hat 1972 ²⁸ prognostiziert, daß das Problem der Klausel gelöst sein werde, wenn und soweit das Brüsseler Übereinkommen über die Beschränkung der Reederhaftung von 1957 Gesetzeskraft erlangen werde, denn danach solle die Haftungsbeschränkung auch dem Zeitcharterer zugute kommen.

Diesen Schritt habe der Senat ²⁹ und mit ihm der BGH ³⁰ im "Neuwied-Fall" vorweggenommen. Für das deutsche Recht werde man daher davon ausgehen können, daß damit die Wurzel des Übels der IoC-Klausel beseitigt sei. Leider stiftet diese Klausel noch immer Verwirrung, sie scheint unausrottbar zu sein, ist wohl auch nicht allein damit zu erklären, daß sie dem Charterer eine Möglichkeit zur Haftungsbeschränkung bieten soll.

Zu entscheiden hatte der Senat kürzlich in folgendem Fall (6 U 11/88) ³¹: Der Reeder des Containerschiffes "Planet" hat, nachdem er den laufenden Zeitchartervertrag wegen Zahlungsrückstandes während einer Reise gekündigt und das westlich von Afrika laufende Schiff in eigene Regie übernommen hatte, die Ladung nach Hamburg weiterbefördert. Er will die bereits an den Charterer vorausgezahlte Fracht nicht gegen sich gelten lassen und fordert von der konnossementsmäßigen Empfängerin erneut Frachtzahlung, und zwar gestützt entweder auf Geschäftsführung ohne Auftrag oder auf ungerechtfertigte Bereicherung. Die Empfängerin weigert sich, verweist auf die in den Konnossementsbedingungen enthaltene IoC-Klausel und meint, der Reeder sei ja danach zum Transport selbst verpflichtet gewesen. Das Konnossement ist auf einem Formular des Zeitcharterers mit dessen Reederei-marke im Kopf der Urkunde ausgestellt und vom Agenten des Zeitcharterers unterschrieben worden.

Der Senat hat in Übereinstimmung mit dem Landgericht die Klage für unbegründet und es für richtig gehalten, der auf erneute Frachtzahlung in Anspruch genommenen Beklagten die Berufung auf die IoC-Klausel zu gestatten (vgl. für den Fall einer Berufung auf Haftungsbefreiung ³²). durch den Charterer die "Gudrun Danielsen"-Entscheidung ³²).

Das Revisionsverfahren läuft. Die Entscheidung des Senats gründet sich im wesentlichen auf § 5 AGB-Gesetz. Vorrangig waren die Fragen der Stellvertretung zu lösen. Der Senat hat es für richtig gehalten, diese Fragen auf die IoC-Klausel selbst zu beschränken: Insoweit war festzustellen, daß nach dem Wortlaut der Klausel der Reeder objektiv eindeutig als der aus dem Konnossement Haftende festgelegt worden war. Der nicht namentlich genannte Reeder ist nach Lloyds Shipping Register leicht festzustellen, so daß die Nichtbenennung dem Offenkundigkeitsprinzip nicht widerspricht. Die Erteilung der Vollmacht durch den Reeder an den Charterer zur Benutzung von Konnossementsformularen, die die IoC-Klausel enthalten, war nach englischem Recht zu beurteilen. Die Vollmacht findet danach ihre Grundlage in der in diesem Fall geschlossenen Charterparty. Die Lösung der Diskrepanz, die darin liegt, daß einerseits der Charterer einen Frachtvertrag abgeschlossen hat und dabei ein mit seinem Namen versehenes Konnossement ausstellen ließ, daß aber andererseits die IoC-Klausel erklärt, der durch das Konnossement dokumentierte Vertrag sei ein solcher mit dem Reeder, hat der Senat - wie schon im Fall "Gudrun Danielsen" - im AGB-Gesetz gesucht und gefunden, in diesem Fall allerdings nicht in § 3 oder § 4, sondern in § 5.

Dazu einige Hintergrundüberlegungen: Bei dem dargelegten Widerspruch geht es nicht allein um die Vertragsbedingungen, sondern um die Bestimmung der Vertragsparteien. Wir befinden uns also im Bereich einer analogen Gesetzesanwendung. § 4 AGB-Gesetz normiert eine bestimmte Auslegungsmethode, um Widersprüche im Vertragswerk zu lösen. § 5 geht darüber hinaus und bestimmt, daß - wenn Auslegungsmethoden nicht

mehr weiterhelfen - verbleibende Unklarheiten zu Lasten des Klauselverwenders gehen. Diese Regel schien uns zur vorliegenden Problemlösung besser zu passen. Dahinter stecken auch folgende Erwägungen: Im Ergebnis kann der aus dem Konnossement Berechtigte risikolos immer den Charterer/Verfrachter in Anspruch nehmen (sowie an diesen mit befreiender Wirkung leisten), den Reeder zusätzlich dann, wenn das Konnossement mit seiner Vollmacht gezeichnet worden ist. Eine derartige "kumulative" Haftung scheint uns nicht ein "absonderliches Ergebnis" zu sein, wie Rabe ³³ meint. Abschließend sei auf die interessanten und eingehenden kritischen Anmerkungen zu diesem Urteil von Karsten Schmidt ³⁴, der für derartige Fälle den Weg über § 644 HGB gehen will, und Rabe ³⁵, der die Lösung über § 4 AGB-Gesetz bevorzugt, hingewiesen.

Anmerkungen

- 1 Urteil vom 30.5.1983 ("Rajasthan"), NJW 1983, 2772
- 2 Urteil vom 9.1.1986 ("Lanka Abhaya"), VersR 1986, 1022 = TranspR 1986, 109
- 3 Schriften des DVIS, Heft 64
- 4 TranspR 1985, 90
- 5 siehe zu 4
- 6 Urteil vom 15.12.1986, WM 1987, 273 = TranspR 1987, 98
- 7 Urteil vom 16.4.1987 ("Yona B"), VersR 1987, 983 = TranspR 1987, 3
- 8 Urteil vom 25.1.1988, VersR 1988, 594 = TranspR 1988, 286
- 9 z.B. Urteil vom 9.7.1986, VersR 1986, 1189
- 10 Urteil vom 15.6.1987, TranspR 1987, 439
- 11 VersR 1987, 1008 = TranspR 1988, 24
- 12 Urteil vom 3.10.1985 ("Biene"), VersR 1986, 911 = TranspR 1986, 26
- 13 BGH NJW 1980, 1749
- 14 BGHZ 27, 79
- 15 Urteil vom 12.12.1985 ("Nopal Mascot"), VersR 1987, 376 = TranspR 1986, 104
- 16 BGH VersR 1983, 242
- 17 WM 1986, 1524 = TranspR 1987, 29
- 18 Urteil vom 26.11.1987, VersR 1988, 595 = TranspR 1988, 238
- 19 VersR 1988, 177 = TranspR 1988, 69; dazu kritische Anmerkung von Rabe, TranspR 1988, 51
- 20 BGH VersR 1974, 590 ("Saar")
- 21 Urteil vom 11.9.1986 ("Dithmarschen"), TranspR 1987, 69
- 22 RGZ 119, 215
- 23 Urteil vom 25.4.1988, II ZR 252/86, VersR 1988, 625 = TranspR 1988, 288
- 24 BGHZ 76, 206, 210
- 25 ("Südwind"), VersR 1987, 799 = TranspR 1987, 285
- 26 TranspR 1987, 267
- 27 Urteil vom 3.9.1987 ("Steenborg"), VersR 1988, 401 = TranspR 1988, 156
- 28 Schriften des DVIS, Heft 15 S. 13
- 29 VersR 1969, 578
- 30 VersR 1971, 833
- 31 Urteil vom 15.12.1988 ("Planet"), VersR 1989, 311 = TranspR 1989, 3
- 32 VersR 1982, 65 = RIW 1982, 205
- 33 TranspR 1989, 81
- 34 TranspR 1989, 41