

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

HEFT 78

Dr. Karl Heinz Bauer

**Die neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes
zum Seerecht, insbesondere zum Seefrachtrecht**

HAMBURG 1991

DIE NEUERE RECHTSPRECHUNG DES BUNDESGERICHTSHOFES
ZUM SEERECHT, INSBESONDERE ZUM SEEFRACHTRECHT

Vortrag
von
Dr. Karl Heinz Bauer

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 25. April 1991

Hamburg 1991

Herr Vorsitzender, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Ich hatte bereits im April 1978 die Ehre, vor diesem Kreis einen Vortrag über "Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes im Seehandelsrecht" ¹⁾ zu halten. An diesen Vortrag schließen sich meine heutigen Ausführungen zeitlich an. Die verfügbare Zeit erlaubt es mir allerdings nicht, einen vollständigen Überblick über die gesamte neuere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes (BGH) zum Seerecht zu geben. Vielmehr muß ich mich auf eine Auswahl beschränken. Sie zu treffen, haben mir einige der neueren hiesigen Vortragsveranstaltungen erleichtert. So haben die jeweiligen Vorsitzenden des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg - zuletzt Herr Dr. Lau im Jahre 1984 ²⁾ und Herr Dr. Kressner im Jahre 1989 ³⁾ - in diesem Kreise über die seerechtliche Rechtsprechung ihres auf diesem Gebiet besonders erfahrenen Senats referiert und in einzelnen Fällen auch die hierzu ergangenen Revisionsentscheidungen des BGH angesprochen. Diese erneut darzustellen, kann ich mir deshalb weitgehend ersparen. Das trifft ebenfalls auf die neueren BGH-Entscheidungen aus dem Bereich des Seeverkehrsrechts zu. Mit ihnen hat sich Herr Rechtsanwalt Dr. Looks in seinem Vortrag vom März 1988 über die "Neuere Rechtsprechung zum Recht der Gütertransport- und Kasko-Versicherung" ⁴⁾

bereits eingehend befaßt. Im Übrigen kann ich mich hinsichtlich einzelner Seerechtsentscheidungen des BGH auf eine kurze Bemerkung bzw. eine knappe Darstellung beschränken, weil diese durch das Zweite Seerechtsänderungsgesetz vom 25. Juli 1986 (2. SeeRÄndG) ⁵⁾ nicht unwesentlich an Bedeutung verloren haben.

Wüstendörfer hat in seinem Buch "Neuzeitliches Seehandelsrecht" mit Blick auf den Reeder/Verfrachter bemerkt, daß dessen "Brust mit dreifachem Erze gegen Schadensersatzansprüche (der Ladungsbeteiligten) umpanzert" ⁶⁾ sei. Er meinte damit die Haftungsbeschränkung der §§ 658, 659 HGB auf den Handelwert der verlorenen oder beschädigten Güter, die Haftungsbeschränkung des § 660 HGB a.F. auf 1.250 DM für jede Packung oder Einheit sowie die rein dingliche Haftungsbeschränkung des § 486 HGB a.F. auf Schiff und Fracht, an deren Stelle inzwischen bereits mit dem Ersten Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972 (1. SeeRÄndG) ⁷⁾ eine Summenhaftung getreten ist. Von diesen Bestimmungen hat vor allem § 660 HGB a.F. den II. Zivilsenat des BGH, dessen Zuständigkeit seit vielen Jahren auch die Streitigkeiten aus dem Schifffahrtsrecht umfaßt, immer wieder beschäftigt. Das hatte seinen Grund in erster Linie in der Unklarheit der Begriffe "Packung" und "Einheit". Soweit er sich in seinen Entscheidungen mit der "Packung", insbesondere der

Containerhaftung befaßt hat ⁸⁾, ist diese Rechtsprechung überholt, nachdem das 2. SeeRÄndG bei der Neufassung des § 660 HGB den Begriff "Packung" durch den, wie mir scheint, auch nicht viel klareren Begriff "Stück" ersetzt und in dem nunmehrigen Absatz 2 der Vorschrift zum Höchstbetrag der Haftung eine besondere auch für den Containertransport geltende Regelung getroffen hat. Diese lautet: "Wird ein Behälter, eine Palette oder ein ähnliches Gerät verwendet, um die Güter für die Beförderung zusammenzufassen, so gilt jedes Stück und jede Einheit, welche in dem Konnossement als in einem solchen Gerät enthalten angegeben sind, als Stück oder Einheit im Sinne des Absatzes 1. Soweit das Konnossement solche Angaben nicht enthält, gilt das Gerät als Stück oder Einheit". Die Regelung geht auf Art. 4 § 5 Abs. 5 c) des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. März 1924 (Haager Regeln) in der Fassung des Brüsseler Änderungsprotokolls vom 23. Februar 1968 (Haager-Visby Regeln) ⁹⁾ zurück, hinsichtlich der es der II. Zivilsenat in seinem Urteil vom 22. September 1980 ¹⁰⁾ abgelehnt hat, sie schon vor ihrer Übernahme durch den Bundesgesetzgeber in das deutsche Recht im Interesse eines befriedigenden Haftungshöchstbetrages "für maßgebend zu halten", weil es nach seiner Ansicht nicht Sache der Gerichte sein kann, praktisch der Ratifizierung eines internationalen

Übereinkommens oder dessen unmittelbare Einarbeitung in das nationale Recht durch die gesetzgebenden Organe vorzugreifen. Insoweit wird das Urteil auch in Zukunft seine Bedeutung haben.

Nicht berühren dürfte die Neufassung des § 660 HGB die Entscheidung des II. Zivilsenats vom September 1983 ¹¹⁾, worin er sich mit dem sowohl in der alten als auch in der neuen Fassung der Vorschrift enthaltenen Begriff der "Einheit" zu befassen hatte. Vereinfacht ging es um den folgenden Sachverhalt: Die Beklagte hatte mit ihrem Schiff eine Gasturbinen-Generatoranlage von Bremen nach einem venezolanischen Hafen zu verfrachten; nach dem Konnossement gehörten zu der Partie auch drei unverpackte Frachtstücke; von ihnen fiel beim Löschen der Partie ein Generator infolge unsachgemäßen Bedienens des Ladegeschirrs durch ein Besatzungsmitglied in das Hafenbecken und wurde schwer beschädigt; von dem Schaden machte die Klägerin - aus abgetretenem Recht - zuletzt noch einen Betrag von 500.000 DM geltend; die Beklagte hielt den Anspruch für unbegründet, weil ihre Haftung nach § 660 HGB a.F. auf - bereits an die Klägerin gezahlte - 1.250 DM beschränkt sei; maßgebend sei insoweit, daß das Konnossement keine Wertdeklaration für den Generator enthalten und dieser eine "Einheit" im Sinne dieser Vorschrift dargestellt habe. Der II. Zivilsenat hat,

wie schon das Landgericht und das Oberlandesgericht Bremen als Vorinstanzen, die Klage abgewiesen. Nach seiner Ansicht war der Generator mangels jedweder Verpackung nicht als "Packung" im Sinne des § 660 HGB a.F. anzusehen. Infolgedessen sei für die Haftungsbeschränkung der Beklagten der in dieser Bestimmung weiter genannte Begriff "Einheit" maßgebend. Allerdings sei dessen inhaltliche Bedeutung unklar. Weder dem Gesetzeswortlaut, noch den Gesetzesmaterialien, auch nicht den Haager Regeln selbst, auf deren Art. 4 Abs. 5 die Vorschrift des § 660 HGB a.F. zurückgeht, lasse sich entnehmen, was für eine "Einheit" gemeint sei. Auch Schrifttum und Rechtsprechung legten den Begriff wegen seines unklaren Inhalts unterschiedlich aus. Nach einer Ansicht sei mit "Einheit" die üblicherweise der Frachtberechnung zugrunde liegende Einheit (wie Gewicht, Raummaß, Menge) gemeint, also die Frachteinheit. Nach anderer Ansicht sollen die Angaben im Konnossement über Zahl, Maß oder Gewicht der Güter sowie bei Fehlen einer solchen Angabe wie auch bei Bulkladungen die übliche Mengenbezeichnung maßgebend sein, also die Ladungseinheit. Dieser Auffassung hat sich der II. Zivilsenat angeschlossen. Auf Grund der Entstehungsgeschichte des Art. 4 § 5 Haager Regeln und der im Konnossement vorgesehenen ladungsbezogenen Angaben (vgl. § 643 Nr. 8 HGB) liege es nahe, zur Ausfüllung des Begriffs "Einheit" auf die im Konnossement angegebene Zahl der

Einzelstücke oder, wenn diese nicht angegeben sei, auf die jeweilige Mengen- oder Gewichtseinheit zurückzugreifen, zumal Angaben im Konnossement über die vereinbarte Frachteinheit im allgemeinen fehlten, außerdem der berechneten Fracht verschiedene Frachteinheiten (z. B. Gewicht und Raumaß) zugrunde liegen könnten oder für diese, wie bei der Lumpsumfracht, nicht maßgebend seien.

Aus der weiteren Rechtsprechung des BGH zu § 660 HGB möchte ich noch auf zwei Entscheidungen eingehen. Zunächst darf ich auf ein Urteil des II. Zivilsenats vom Januar 1983 ¹²⁾ hinweisen, nachdem die Beschränkung der Haftung des Verfrachters gemäß § 660 HGB a.F. auch dann gilt, wenn der Schadensersatzanspruch eines Ladungsbeteiligten wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter nicht nur auf §§ 606, 607 HGB gestützt wird, sondern auch auf §§ 823, 831 BGB (also auf unerlaubte Handlung). Ausschlaggebend hierfür war die Überlegung, daß ohne eine haftungsmäßige Gleichbehandlung der frachtvertraglichen und der außervertraglichen Ansprüche aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter eine Haftungsbeschränkung allein für vertragliche Ansprüche fast stets ins Leere geht, weil der schuldhafte Verlust oder die schuldhafte Beschädigung von Gütern neben Schadensersatzansprüchen frachtvertraglicher Natur regelmäßig auch solche aus unerlaubter Handlung, wie der Verletzung des Eigentums, begründen. Diese Rechtsprechung hat durch

die mit dem 2. SeeRÄndG erfolgte Einfügung des § 607 a Abs. 1 in das HGB ihre gesetzliche Bestätigung gefunden. Danach gelten die in den Bestimmungen des HGB (4. Buch, 4. Abschnitt) über das Seefrachtrecht von Gütern "vorgesehenen Haftungsbefreiungen und Haftungsbeschränkungen für jeden Anspruch gegen den Verfrachter auf Ersatz des Schadens wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, auf welchem Rechtsgrund der Anspruch beruht". Prof. Rolf Herber mißt der Vorschrift in seinem 1989 erschienenen und besonders lesenwerten Buch "Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt" einen über die angeführte Rechtsprechung des II. Zivilsenats hinausgreifenden Geltungsbereich für alle konkurrierenden Ansprüche aus einem Ladungsschaden gegen den Verfrachter bei ¹³⁾, namentlich auch für solche aus Vertrag (z. B. positiver Vertragsverletzung), aus ungerechtfertigter Bereicherung und aus Geschäftsführung ohne Auftrag. Dem wird man im Hinblick auf die weite Fassung des letzten Halbsatzes des § 607 a Abs. 1 HGB zustimmen können.

Mit der zweiten Entscheidung aus dem Jahre 1986 ¹⁴⁾, die Herr Dr. Kressner bereits in seinem Vortrag von 1989 erwähnt hat ¹⁵⁾, komme ich nochmals auf die Neufassung des § 660 HGB durch das 2. SeeRÄndG zurück. Es ging um die Schadensersatzklage eines gutgläubigen Konnossements-

berechtigten gegen den Verfrachter wegen unrichtiger Konnossementsausstellung. Einem Autohändler war von der Verfrachterseite ein Satz Bordkonnossemente für den Transport von fünf PKW, Marke Daimler Benz, von Bremerhaven nach Jeddah ausgehändigt worden, obwohl die Fahrzeuge zu keiner Zeit an Bord des für die Beförderung vorgesehenen Schiffes verladen worden waren. Gegen Überlassung einer Ausfertigung der an Order gestellten Konnossemente zahlte der saudische Käufer der Fahrzeuge an den in Hamburg ansässigen Händler den Kaufpreis von 160.000 DM in bar. Der Händler ist mit dem Geld verschwunden, nicht ohne zuvor gegen Rückgabe einer weiteren Konnossementsausfertigung und der Unterzeichnung eines Freihaltereverses die vorausbezahlte Fracht wiedererlangt zu haben. Der II. Zivilsenat hat - wie schon die Vorinstanzen - den Verfrachter zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von 160.000 DM an den saudischen Käufer verurteilt (§§ 276, 278, 328 BGB). Er hat den Einwand der Beklagten nicht durchgreifen lassen, der Kläger müsse sich entgegenhalten lassen, daß die von dem Händler eingeschaltete Abladerin bei der Entgegennahme der Konnossemente gewußt habe, daß der Konnossementsvermerk "shipped on board" falsch war. In einem Fall der vorliegenden Art hat er die Vorschrift des § 334 BGB, wonach Einwendungen aus dem Vertrag zu Gunsten eines Dritten - hier des Konnossementsbegebungsvertrages zwischen

Verfrachter und Ablader - dem Versprechenden auch gegenüber dem Dritten zustehen, für nicht anwendbar gehalten. Das hat er aus Sinn und Zweck des Konnossements sowie dessen Wertpapiercharakter hergeleitet. Danach soll sich der Konnossementsinhaber, der keinen Einblick in die Beziehungen zwischen dem Ablader und dem Verfrachter hat, auf den Inhalt des Konnossements verlassen können. Ferner hat der II. Zivilsenat in Übereinstimmung mit den Vorinstanzen, allerdings im Gegensatz zu einem Teil des Schrifttums entschieden, daß die Haftungsbeschränkung des § 660 HGB a.F. hier nicht herangezogen werden kann. Die Vorschrift betreffe lediglich Schadensersatzansprüche gegen den Verfrachter aus dem Verlust oder der Beschädigung der Güter. Ganz deutlich macht das nunmehr die Neufassung des § 660 HGB, dessen Absatz 1 mit den Worten beginnt, "Sofern nicht die Art und der Wert der Güter vor ihrer Einladung vom Ablader angegeben sind und diese Angabe in das Konnossement aufgenommen worden ist, haftet der Verfrachter für Verlust oder Beschädigung der Güter in jedem Fall höchstens bis zu einem Betrag von 666,67 Rechnungseinheiten für das Stück oder die Einheit oder einem Betrag von 2 Rechnungseinheiten für das Kilogramm des Rohgewichts der verlorenen oder beschädigten Güter ..." 16) .

Zu den Bestimmungen, die durch das 2.SeeRÄndG neu gefaßt

worden sind, gehört auch § 612 HGB. Die Vorschrift hat in der gerichtlichen Praxis schon immer eine nicht unerhebliche Rolle gespielt. Ihre frühere Fassung bestimmte, "daß der Verfrachter von jeder Haftung für Verluste oder Beschädigungen der Güter frei wird, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines Jahres seit der Auslieferung der Güter oder seit dem Zeitpunkt, zu dem sie hätten ausgeliefert werden müssen, gerichtlich geltend gemacht wird". Mit der Änderung der Vorschrift sind anstelle der Worte "von jeder Haftung für Verluste oder Beschädigungen der Güter" die Worte "von jeder Haftung für die Güter" getreten; ferner sieht der neu eingefügte Absatz 1 Satz 2 vor, daß die einjährige Klagefrist durch eine zwischen den Parteien nach dem Schadensereignis getroffene Vereinbarung verlängert werden kann, was übrigens schon seit längerer Zeit in Rechtsprechung und Schrifttum anerkannt war; außerdem enthält § 612 Abs. 2 HGB n.F. eine besondere Fristenregelung für Rückgriffsansprüche.

Soweit ich sehe, lassen die erwähnten Änderungen die neuere Rechtsprechung des II.Zivilsenats zu § 612 HGB a.F. im wesentlichen unberührt. Ich darf dies anhand der jüngsten Senatsentscheidung auf diesem Gebiet aufzeigen. Die Entscheidung ist im Juli 1990 ¹⁷⁾ ergangen. Darin hat der Senat zunächst seine bisherige Rechtsprechung bestätigt, daß es sich bei der Jahresfrist des § 612 HGB um eine von Amts wegen

zu beachtende gesetzliche Ausschlußfrist handelt, die im Hinblick auf § 485 Satz 2 HGB auch für Ansprüche der Ladungsbeteiligten gegen den Reeder gilt, und, wie ich anfüge, auf Grund der Erstreckung der gesetzlichen Haftungsbefreiungen und -beschränkungen des Verfrachters auf dessen Leute und die Schiffsbesatzung durch § 607 a Abs. 2 HGB n.F. auch auf Schadensersatzansprüche wegen Verlusts oder Beschädigung von Gütern, die Gegenstand eines Frachtvertrages sind, gegen die zuletzt bezeichneten Personen Anwendung finden dürfte¹⁸⁾. Ferner hat der II. Zivilsenat daran festgehalten, daß unter dem Begriff "gerichtliche Geltendmachung" im Sinne von § 612 HGB die Erhebung der Klage vor einem staatlichen Gericht oder vor einem Schiedsgericht zu verstehen ist, wozu im ersten Falle genügt, daß die Klageschrift vor Fristablauf beim Gericht eingereicht, dann allerdings demnächst zugestellt wird (§ 270 Abs. 3 ZPO), während im zweiten Falle schon ausreicht, daß der Anspruchsberechtigte vor Ablauf der Jahresfrist das für die Konstituierung des Schiedsgerichts Erforderliche vorgenommen hat. Insoweit hat der Senat § 220 Abs. 2 BGB entsprechend herangezogen, der die Unterbrechung der Verjährung bei Geltendmachung eines Anspruchs vor einem Schiedsgericht regelt, das erst noch konstituiert werden muß (z. B. durch Benennung der Schiedsrichter durch die Parteien) oder erst nach Erfüllung einer sonstigen Voraussetzung angerufen werden kann. Dagegen

hat er es in der genannten Entscheidung abgelehnt, eine andere Vorschrift aus den Verjährungsbestimmungen des BGB, nämlich § 208, auf die Ausschlußfrist des § 612 HGB entsprechend anzuwenden. Die Vorschrift sieht eine Unterbrechung der Verjährung vor, wenn der Verpflichtete gegenüber dem Berechtigten den Anspruch durch Abschlagzahlung, Zinszahlung, Sicherheitsleistung oder in anderer Weise anerkennt. Auf sie hatte sich die Klägerin berufen, nachdem sie eine gegen die Reederei zunächst außergerichtlich verfolgte Forderung von mehr als 775.000 DM aus einem Nässe-schaden erst nach Ablauf der Frist des § 612 HGB durch Anmeldung in dem von der Reederei beantragten seerechtlichen Verteilungsverfahren gerichtlich geltend gemacht hatte. Nach ihrer Ansicht hatte die Reederei in einem Anwalts-schreiben vor Fristablauf, worin sie die vergleichsweise Zahlung von 300.000 DM angeboten hatte, den Anspruch der Klägerin dem Grunde nach anerkannt. Dem sind die Vorin-stanzen nicht beigetreten. Vielmehr haben beide die Klage abgewiesen, weil in dem Vergleichsangebot der Reederei kein Anerkenntnis im Sinne des § 208 BGB gesehen werden könne und es schon deshalb an der Voraussetzung für eine entspre-chende Anwendung dieser Vorschrift im Rahmen des § 612 HGB fehle. Der II. Zivilsenat ist den Vorinstanzen im Ergebnis gefolgt. Er hat, wie schon erwähnt, es abgelehnt, § 208 BGB auf die Ausschlußfrist des § 612 HGB entsprechend anzuwenden,

so daß er sich mit den durchaus bedenkenswerten Rügen der Revision gegen das Verneinen eines Anerkenntnisses der Reederei durch das Berufungsgericht nicht zu befassen brauchte. Ausschlaggebend für seine Entscheidung war die Überlegung, daß die Ausschlußfrist des § 612 HGB eine zeitlich begrenzte Inanspruchnahme des Verfrachters bezweckt, weil die Aufklärung des Sachverhalts bei länger zurückliegenden Vorgängen schwierig ist und dadurch insbesondere eine Beweisnot für den nach § 606 Satz 2 HGB entlastungspflichtigen Verfrachter eintreten kann, außerdem die Regelung des § 612 Abs. 1 Satz 2 HGB n.F. deutlich macht, daß eine Fristverlängerung in den Händen beider Parteien liegen und nicht durch einseitige Handlungen des Verpflichteten bewirkt werden können soll.

Herr Dr. Kressner hat in seinem Vortrag vom November 1989 bemerkt, daß das Problem der Fehlfracht gelegentlich Schwierigkeiten mache. Um sie darzustellen, hat er einen Fall gewählt, mit dem sich sein Senat in einem Urteil vom 16. Juli 1987 ²¹⁾ zu befassen hatte. Dieses Urteil war Gegenstand einer Revisionsentscheidung des II. Zivilsenats vom Dezember 1989 ²²⁾ ; zuvor hatte der Konkursverwalter über das Vermögen der klagenden Verfrachterin das durch deren Konkurs unterbrochene Revisionsverfahren aufgenommen. Die Entscheidung erscheint in einigen Punkten bemerkenswert. Auf sie darf ich

deshalb näher eingehen. Zum besseren Verständnis gebe ich zunächst eine vereinfachte Sachverhaltsschilderung. Die Verfrachterin hatte für die Beklagte eine zerlegte Dampfkesselanlage in drei Partien von Hamburg nach Tobruck zu befördern, und zwar zu verschiedenen Abfahrtszeiten. Für die zweite Reise lud die Beklagte statt vereinbarter ca. 2.500 nur 2.032 Frachttonnen (frt) ab. Die dritte Reise unterblieb, weil die Beklagte nach Meinungsverschiedenheiten mit der Verfrachterin den Frachtvertrag gekündigt hatte. Für die Ausfälle hat die Verfrachterin von der Beklagten Fehlfracht verlangt und zuerkannt erhalten. Ausgangspunkt ihres Anspruchs waren die §§ 588, 589 HGB, nachdem die Transportvereinbarung zwischen der Verfrachterin und der Beklagten als ein einheitlicher Stückgutvertrag anzusehen war, der in Teilleistungen zu erfüllen war. Von diesen Vorschriften, welche die Fehlfracht bei Stückgutverträgen nur recht unvollständig regeln - anders die §§ 580 ff. HGB für die Ganz-, Teil- und Raumcharter -, befaßt sich § 588 Abs. 2 HGB mit der "Säumigkeit" des Befrachters. Die Vorschrift bestimmt, daß der Befrachter gleichwohl die volle Fracht entrichten muß, wenn die Reise ohne die Güter angetreten wird. Nach Ansicht des II. Zivilsenats umfaßt der Begriff "Säumigkeit" neben der vollständigen auch die teilweise Nichtanlieferung der Güter, wie sie bei der zweiten Reise vorgelegen hat. Allerdings ist der Verfrachter,

der den Anspruch auf die Fracht gegen den säumigen Befrachter geltend machen will, nach § 588 Abs. 3 HGB bei Verlust des Anspruchs verpflichtet, dies dem Befrachter vor der Abreise kundzugeben. Jedoch kann der Befrachter, wie der Senat übereinstimmend mit dem Berufungsgericht angenommen hat und wie es hier geschehen war, seine Mitteilungspflicht in den Konnossementsbedingungen wirksam abbedingen. Darin liegt nach seiner Ansicht keine gegen Treu und Glauben unangemessene Benachteiligung des Befrachters, weil § 588 Abs. 3 HGB keinem wesentlichen Schutzbedürfnis des Befrachters diene, insbesondere nicht bezwecke, ihm Gelegenheit zu geben, selbst noch Ersatzfracht zu beschaffen.

Was den Fehlfrachtanspruch für die dritte Reise angeht, stößt man zunächst auf die Regelung des § 589 Abs. 1 HGB, wonach der Befrachter nach der Abladung der Güter gegen Berichtigung der vollen Fracht von dem Vertrage zurücktreten und die Wiederauslieferung der Güter fordern kann. Hingegen besagt weder diese noch eine andere Vorschrift, ob auch eine Kündigung des Vertrages seitens des Befrachters schon vor der Abladung der Güter zulässig ist und, falls ja, welche Rechtsfolgen sich daran knüpfen. Der II. Zivilsenat hat die erste Frage in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht und dem Schrifttum unter sinngemäßer Heranziehung des § 589 Abs. 1 HGB bejaht. Er hat keinen vernünftigen

Grund dafür gesehen, die beliebige Kündigung eines Stückgutvertrages nur nach und nicht auch bereits vor Abladung der Güter zuzulassen und damit den zweiten Fall im Gegensatz zum ersten der allgemeinen werkvertraglichen Regelung des § 649 BGB ("Der Besteller kann bis zur Vollendung des Werkes jederzeit den Vertrag kündigen. Kündigt der Besteller, so ist der Unternehmer berechtigt, die vereinbarte Vergütung zu verlangen; er muß sich jedoch dasjenige anrechnen lassen, was er infolge der Aufhebung des Vertrags an Aufwendungen erspart oder durch anderweitige Verwendung seiner Arbeitskraft erwirbt oder zu erwerben böswillig unterläßt.") und nicht den speziellen seerechtlichen Vorschriften der §§ 580 ff. HGB zu unterstellen. Allerdings hat es der Senat nicht für vertretbar gehalten, dem Verfrachter auch dann die volle Fracht zuzubilligen, wenn die Frachtreise wegen Kündigung des Vertrags oder Nichtanlieferung der Güter seitens des Stückgutbefrachters nicht ausgeführt worden ist, was allerdings bei Stückgütern nur selten der Fall sein dürfte. Insoweit hat er auf die analoge Anwendung von § 580 Abs. 1, § 585 und § 587 Abs. 1 Nr. 1 HGB zurückgegriffen, also auf jene Vorschriften, die für die Ganz-, Teil- und Raumcharter nur die Hälfte der bedungenen Fracht als Fehlfracht vorsehen, und zwar dann, wenn bei Kündigung des Vertrags oder Nichtlieferung der Güter durch den Ganzbefrachter oder sämtliche Teil- oder

Raumbefrachter keine Pflicht des Verfrachters mehr besteht, die Reise durchzuführen. Zu entscheiden war in dem Urteil außerdem, ob der Befrachter bei einer Kündigung des Frachtvertrags aus wichtigem Grunde keine Fehlfracht zu zahlen braucht, eine Frage, die auch Gegenstand einer weiteren Senatsentscheidung vom selben Tage gewesen ist ²³⁾. Dort ging es um den Fehlfrachtanspruch nach fristloser Kündigung des Frachtvertrags seitens eines Stückgutbefrachters wegen Andienung eines nach seiner Ansicht überalterten (overaged) Schiffes anstelle eines zunächst benannten anderen Fahrzeugs, das zum vorgesehenen Ladezeitpunkt das für die Zahlung einer Zulageprämie in der Warenversicherung ausschlaggebende Alter von fünfzehn Jahren noch nicht überschritten hatte. In der Rechtsprechung und im Schrifttum ist seit langem anerkannt, daß dem Befrachter, der den Frachtvertrag gemäß den §§ 580 ff. HGB nach seinem Belieben gegen Zahlung von Fehlfracht kündigen kann, ein Kündigungsrecht ohne Verpflichtung zur Leistung von Fehlfracht zusteht, wenn ihm deren Erbringung nach den Umständen des Falles schlechterdings nicht zuzumuten ist oder, wie es der Senat formuliert hat, wenn in dem Verlangen des Verfrachters im Hinblick auf Treu und Glauben (§ 242 BGB) eine unzulässige Rechtsausübung zu sehen ist. Eine solche liegt nach seiner Meinung vor, wenn der Verfrachter durch ein grobes, den Vertragszweck gefährdendes Verschulden die

Kündigung seitens des Befrachters veranlaßt hat und nunmehr mit der Forderung nach der Fehlfracht aus seinem Verhalten noch Nutzen zu ziehen sucht. Wann das im Einzelfall zu bejahen ist, hängt naturgemäß von den gesamten Umständen ab, deren Klärung und Gewichtung in erster Linie in das Gebiet tatrichterlicher Prüfung und Würdigung gehört und damit hier nicht weiter behandelt zu werden braucht.

Nach § 1 AGBG sind Allgemeine Geschäftsbedingungen alle für eine Vielzahl von Verträgen vorformulierte Vertragsbedingungen, die eine Vertragspartei (Verwender) der anderen Vertragspartei bei Abschluß eines Vertrags stellt; gleichgültig ist, ob die Bestimmungen einen äußerlich gesonderten Bestandteil des Vertrags bilden oder in die Vertragsurkunde selbst aufgenommen werden, welchen Umfang sie haben, in welcher Schriftart sie verfaßt sind und welche Form der Vertrag hat; Allgemeine Geschäftsbedingungen liegen nicht vor, soweit die Vertragsbedingungen im einzelnen ausgehandelt sind. Unbestritten dürfte sein, daß Konnossementsbedingungen grundsätzlich Allgemeine Geschäftsbedingungen sind. Als solche müssen sie deshalb lesbar sein. Fehlt es daran, so können sie mangels der Möglichkeit zumutbarer Kenntnisnahme nicht Vertragsbestandteil werden. Nach der Entscheidung des II. Zivilsenats vom Mai 1983 ²⁴⁾ besteht diese Möglichkeit nicht, wenn Konnossementsbedingungen nur mit

der Lupe und selbst dann nicht ohne Mühe zu lesen sind. Die Entscheidung ist auf Kritik bis hin zur Ablehnung gestoßen. Demgegenüber hat der Senat an seiner Auffassung in einer weiteren Entscheidung vom 3. Februar 1986 ²⁵⁾ festgehalten. Das Problem hat allerdings eine gewisse Entschärfung dadurch erfahren, daß er in der Entscheidung vom 15. Dezember 1986 ²⁶⁾ mit Blick auf das zwischenzeitlich teilweise neu geregelte Internationale Privatrecht - ausgesprochen hat, daß die Wirksamkeit einer Rechtswahlklausel in den Bedingungen eines Orderkonnossements nach dem Recht zu beurteilen ist, das anzuwenden wäre, wenn die Klausel wirksam wäre. Vom Tisch ist das Problem aber noch nicht, worauf schon Herr Dr. Kressner in seinem bereits mehrfach erwähnten Vortrag hingewiesen hat ²⁷⁾. Möglicherweise könnte man das dadurch erreichen, daß man die Konnossementsbedingungen, was drucktechnisch machbar erscheint, so gestaltet, daß ihre Lesbarkeit, wie es Prof. Peter Ulmer in einem der führenden Kommentare zum AGB-Gesetz formuliert hat ²⁸⁾, jedenfalls den im kaufmännischen Verkehr weniger weitgehenden Anforderungen genügt, als sie gegenüber Nichtkaufleuten als Kunden bestehen. Nicht hinnehmbar dürfte allerdings auch dann sein, daß man seine Terms and Conditions in "Liliputschrift" auf der halben Rückseite eines Frachtpapiers zusammenquetscht, um auf dem damit freien Teil der Seite eine plakative Werbung für das eigene Unternehmen unterbringen zu können, wie es mir vor nicht zu langer Zeit auf einer Express Cargo Bill aufgefallen ist.

Was die Rechtsprechung des BGH zur Wirksamkeit bestimmter Konnossementsbedingungen angeht, kann ich mich - von der IoC-Klausel abgesehen - kürzer fassen. So hat der II. Zivilsenat in einem Urteil vom September 1978 ²⁹⁾ eine Konnossementsklausel für wirksam gehalten, die den Verfrachter berechtigt, auch bei schuldlos unrichtigen Angaben des Befrachters/Abladers über Wert, Inhalt, Abmessungen oder Gewicht der zu verschiffenden Güter den doppelten Betrag der bei richtiger Angabe zu zahlenden Fracht zu verlangen. Der Senat hat in dieser nicht selten verwendeten Bedingung (vgl. z. B. Klausel 8 der "Conlinebill") eine Vertragsstrafenklausel gesehen, auf die das Klauselverbot des § 11 Nr. 6 AGBG für ganz bestimmte Vertragsstrafen schon nach dem Wortlaut der Bestimmung nicht zutreffe. Ferner hat er in der Klausel, die vor allem bezweckt, auf die Befrachterseite einen wirkungsvollen Druck dahin auszuüben, daß die für die Frachtbemessung in Betracht kommenden Ladungsdaten richtig mitgeteilt werden und nicht durch falsche Angaben Fracht auf Kosten des Verfrachters zu sparen, keine entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessene Benachteiligung (§ 9 Abs. 2 AGBG) des Befrachters/Abladers erblickt, auch wenn § 339 BGB die Verwirkung einer Vertragsstrafe an ein - allerdings abdingbares - Verschulden knüpft. In dem genannten Urteil hat sich der Senat außerdem mit der Wirksamkeit einer Konnossementsklausel befassen müssen,

die dem Befrachter/Ablader die Haftung für den Schaden eines Verfrachters infolge eines von der Verladeseite ausgehenden Schmuggels auferlegt, auch wenn dort kein Verschulden gegeben ist. Die Klausel hat er ebenfalls für wirksam gehalten, obschon § 564 Abs. 1 und 2 HGB nur eine - allerdings ebenfalls abdingbare - Verschuldenshaftung des Befrachters/Abladers bei unrichtigen Angaben über die Art und Beschaffenheit der Güter kennen sowie beim Verladen von Kriegskonterbande oder beim Transport von Gütern, der verboten ist, oder deren Abladung Polizei-, Steuer- oder Zollgesetze verletzt. Insoweit darf ich um Verständnis bitten, wenn ich aus Zeitgründen verzichte, die nach Ansicht des Senats hierfür sprechenden Gründe im einzelnen darzulegen. Dementsprechend möchte ich hinsichtlich einer Entscheidung des VIII. Zivilsenats des BGH vom Mai 1980³⁰⁾ verfahren, nach der sich der Verfrachter von Haftungsfolgen, die entstehen können, wenn er behördliche Anweisungen befolgt (hier einer fehlerhaften gerichtlichen Anordnung, die Schiffsladung an einen Gerichtsvollzieher herauszugeben), in den Konnossementsbedingungen wirksam freizeichnen kann. Der Vollständigkeit halber sei noch erwähnt, daß der Senat Ende 1982 - nunmehr im Hinblick auf § 9 AGBG - wiederum entschieden hat, daß der Verfrachter die Haftung für die Auslieferung der Güter an einen konnossementsmäßig nicht legitimierten Empfänger in den Konnossementsbedingungen nicht wirksam ausschließen kann³¹⁾.

Prof. Karsten Schmidt hat in seiner ausgezeichneten, 1980 erschienen Studie "Verfrachterkonnossement, Reederkonnossement und Identity-of-Carrier-Klausel" bemerkt, es scheine, als seien die Tage der Klausel (noch) nicht gezählt ³²⁾. Mit dieser Ansicht trat er in Widerspruch zu der in einem Urteil des II.Zivilsenats aus dem Jahre 1971 deutlich gewordenen Auffassung, daß mit dieser Entscheidung, die dem Nurverfrachter die damals auf Schiff und Fracht beschränkte Reederhaftung ebenfalls zubilligte, es nicht mehr der IoC-Klausel bedürfe, um diesem die Haftungsbeschränkung des Reeders zu verschaffen ³³⁾, oder, wie es der frühere Senatspräsident Dr. Wriede in einem 1972 vor diesem Kreis gehaltenen Vortrag über die Rechtsprechung des damals von ihm geführten 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Hamburg ausgedrückt hat, daß mit der BGH-Entscheidung die Wurzel des Übels der Klausel beseitigt sei, wenn sie auch noch eine Zeitlang durch die Formulare schleichen werde ³⁴⁾. Indes Karsten Schmidt hat Recht gehabt. Der II. Zivilsenat hat sich noch im letzten und erneut in diesem Jahr mit der IoC-Klausel befassen müssen.

Anfang 1990 ³⁵⁾ hatte er über die Revision gegen ein Urteil des Oberlandesgerichts Hamburg von Ende 1988 ³⁶⁾ zu entscheiden, das Prof. Karsten Schmidt und Rechtsanwalt Dr. Dieter Rabe Anlaß zur erneuten Diskussion der Klausel

in der Zeitschrift Transportrecht gegeben hat ³⁷⁾. In dem -vereinfacht dargestellten - Streitfall hatte die in der Bundesrepublik Deutschland ansässige Klägerin ihr Containerschiff MS "Planet" auf Zeit verchartert. Im Oktober 1985 übernahm das Schiff in Südafrika u.a. eine Partie mit 25 Containern. Für diese waren im Ladehafen Konnossemente auf Formularen der Zeitcharterin ausgestellt worden. Als Bestimmungsort war in den vom Ablader blanko indossierten Orderkonnossementen Duisburg und als Meldeadresse Name und Anschrift der Beklagten, der dort domizilierenden Empfangs-
spediteurin angegeben. Ferner enthielten die Konnossemente den Hinweis "FREIGHT PREPAID". Nach dem in der Revisionsinstanz zu unterstellenden Sachverhalt hat die Klägerin den Chartervertrag wegen finanzieller Schwierigkeiten der Zeitcharterin fristlos gekündigt, als sich das nach Europa fahrende Schiff auf Höhe von Zaire befunden hat. Zugleich beorderte sie das Schiff mit der gesamten Ladung von mehr als 200 Containern nach Hamburg, was dem Interesse der Ladungsbeteiligten entsprochen haben soll. Dort hat sie die 25 Container an die Beklagte als Konnossementsinhaberin aber erst ausgeliefert, nachdem diese Sicherheit für die von der Klägerin für die Weiterbeförderung der Container geforderte Fracht von über 38.000 DM geleistet hatte. Mit der Klage hat sie ihren Frachtanspruch gegen die Beklagte geltend gemacht. Diese hat eingewendet, daß die Klägerin

auf Grund der in den Konnossementsbedingungen enthaltenen IoC-Klausel Verfrachterin der Container und damit zu deren Weiterbeförderung verpflichtet gewesen sei; auch hätte die Klägerin nach dem Konnossementsvermerk "FREIGHT PREPAID" die Auslieferung der Container in Hamburg an die Beklagte nicht von einer Sicherheitsleistung für die angebliche Frachtforderung abhängig machen dürfen.- Bemerkenswert an dem Streitfall ist zunächst, daß es nicht darum ging, der Zeitcharterin vermitteltst der IoC-Klausel die Wohltat der Haftungsbeschränkung des Reeders zu verschaffen, die ihr nach der Neufassung des § 487 HGB durch das 1. SeeRÄndG ohnehin zugestanden hat, sondern um mit Hilfe der Klausel die Passivlegitimation der klagenden Reederei aus dem Konnossement und damit auch ihre Pflicht zur Beförderung und Auslieferung der Güter am Bestimmungsort festzulegen. Eine solche Pflicht hat das Oberlandesgericht Hamburg bejaht ³⁸⁾. Zwar sei nach Inhalt und Gestaltung der Vorderseite des Konnossements die Zeitcharterin als Verfrachterin anzusehen, wogegen die IoC-Klausel in dem Klauselwerk auf der Rückseite des Konnossements den - allerdings nicht namentlich genannten - Reeder des MS "Planet" als Verfrachter ausweise. Die dadurch für den legitimierten Empfänger bestehende Unklarheit müsse nach § 5 AGBG zu Lasten der Klägerin gehen, die als Verwenderin der Konnossementsbedingungen im Sinne dieser Vorschrift zu betrachten

sei, weil sie die Zeitcharterin bevollmächtigt gehabt habe, Konnossemente zu begeben, welche die IoC-Klausel enthielten. Infolgedessen sei zu Gunsten der Beklagten davon auszugehen, daß die Klägerin im Verhältnis zu ihr Konnossementsverfrachterin und damit zur Auslieferung der Container an sie im Bestimmungshafen verpflichtet gewesen sei und sie außerdem wegen des Vermerks "FREIGHT PREPAID" entgegen § 614 Abs. 1 HGB keine Fracht an die Klägerin zahlen müsse. Demgegenüber hat der II. Zivilsenat folgende Auffassung vertreten: Nach § 5 AGBG "gehen Zweifel bei der Auslegung Allgemeiner Geschäftsbedingungen zu Lasten des Verwenders"; solche Zweifel seien hier nicht vorhanden; die streitige Klausel besage in ihrem ersten Satzteil klar und eindeutig, daß der in dem Konnossement beurkundete Vertrag zwischen dem Kaufmann (Ab-lader) und dem Eigentümer (Reeder) des darin benannten Schiffes bestehen soll; auch sei keine Unklarheit der Klausel durch andere Bedingungen des Klauselwerks gegeben; Zweifel an der Person des Verfrachters tauchten nur auf, weil dies nach den Erklärungen auf der Vorderseite des Konnossements die Zeitcharterin, hingegen nach der IoC-Klausel auf der Rückseite des Konnossements der Reeder sei; ein auf solche Weise veranlaßter Zweifel falle nicht unter § 5 AGBG; vielmehr greife hier § 4 AGBG ein, wonach "Individuelle Vertragsabreden Vorrang vor Allgemeinen Geschäftsbedingungen haben"; vorliegend sei die Stellung der Zeitcharterin

als Verfrachter durch den sofort ins Auge fallenden Aufdruck ihrer Geschäftsbezeichnung im Kopf der Urkunde und deren Unterzeichnung durch ihren Agenten im Ladehafen individualvertraglich festgelegt und damit vorrangig gegenüber der die Festlegung ändernden IoC-Klausel gewesen; darauf könne sich auch die klagende Reederei berufen, selbst wenn sie mit dem Berufungsgericht ebenfalls als Klauselverwender anzusehen sein sollte; denn im Rahmen des § 4 AGBG gelte der allgemeine Rechtssatz, daß der Vorrang der speziellen gegenüber der generellen Vertragsbestimmung unabhängig davon gelte, zu wessen Gunsten sich dieser auswirkt; Mit dieser Argumentation ist der Senat Überlegungen gefolgt, die Rechtsanwalt Dr. Dieter Rabe in seinem bereits erwähnten Diskussionsbeitrag nach Erlaß des Berufungsurteils angestellt hat.

Diese Rechtsprechung hat der Senat in einem erst jüngst Anfang Februar 1991 verkündeten Urteil bestätigt³⁹⁾. Die Entscheidung ist mit folgendem Leitsatz versehen: "Ergibt sich aus einem Konnossement, daß der Zeitcharterer Verfrachter sein soll, dann gilt wegen des Vorrangs dieser individuellen Abrede (§ 4 AGBG) die in den Konnossementsbedingungen enthaltene IoC-Klausel nicht, nach der der Reeder Verfrachter ist. Die Reederhaftung ist in einem solchen Fall auch nicht nach § 644 Satz 1 HGB begründet". Die Entscheidung hatte einen Zwischenstreit über die internationale Zuständigkeit

des Landgerichts Bremen zum Gegenstand. Der klagende Warenversicherer hatte die verklagte Reederei (Registersitz Monrovia) wegen eines Ladungsschadens auf Ersatz in Anspruch genommen, der während der Reise ihres in Singapur registrierten MS "Happy Chance" von Hamburg nach Colombo im Herbst 1984 eingetreten war. Zu jenem Zeitpunkt hatte die Beklagte das Schiff an die Anglo-Eastern Lines auf Zeit verchartert und diese im Chartervertrag bevollmächtigt, Konnossemente im Namen des Kapitäns und/oder des Eigentümers zu unterzeichnen. Der Kapitän hatte seinerseits am 22. September 1984 auf einem Briefbogen der I. Schifffahrtskontor, Niederlassung Hamburg, dieses Unternehmen bevollmächtigt, in seinem Namen Konnossemente und andere Verschiffungsdokumente in Übereinstimmung mit der C/P zu unterschreiben. Am selben Tag wurde das Konnossement über die Beförderung der während der Reise beschädigten Güter von der I. Schifffahrtskontor mit dem Zusatz "as agents" gezeichnet. Dieses Konnossement zeigte auf der Vorderseite rechts oben an der Stelle, wo üblicherweise der Verfrachter ausgewiesen wird, die Abbildung einer Flagge mit den Buchstaben "A E L" und dem Text "Anglo-Eastern Lines" sowie dem Zusatz "as Managing Agents: Oceanic Schifffahrtsgesellschaft mbH, (nebst deren Anschrift in Bremen)". Die Konnossementsbedingungen enthielten in der Präambel eine IoC-Klausel sowie in ihrer Nr. 3 die Bestimmung: "Any dispute arising under this

Bill of Lading shall be decided by the Bremen Courts". Die Klägerin hat aus dieser Klausel in Verbindung mit der IoC-Klausel die Zuständigkeit des Landgerichts Bremen auch für den Schadensersatzanspruch gegen die verklagte Reederei hergeleitet, wogegen diese sich dahin eingelassen hat, nicht Verfrachter der Güter gewesen zu sein, so daß die Jurisdiction-Klausel auf sie nicht angewendet werden könne. Beide Vorinstanzen haben die Zuständigkeit des Landgerichts Bremen bejaht. Nach Ansicht des Berufungsgerichts, dessen Urteil vor der zuvor dargestellten Senatsentscheidung vom 22. Januar 1990 ergangen ist, ist der Konnossementsbegebungsvertrag zwischen der Abladerin und der Beklagten zu Gunsten des konnossementsmäßigen Empfängers geschlossen worden, wobei die I. Schiffahrtskontor auf Grund der ihr erteilten Kapitänsvollmacht als Vertreter der Beklagten gehandelt habe. Die Verfrachtereigenschaft der Beklagten folge aus § 644 Satz 1 HGB, wonach der Reeder als Verfrachter gilt, wenn in einem vom Kapitän oder einem anderen Vertreter des Reeders ausgestellten Konnossement der Name des Verfrachters nicht angegeben ist, oder was dem nach höchstrichterlicher Rechtsprechung gleichzustellen sei, eine Person als Verfrachter bezeichnet ist, die in Wahrheit nicht der Verfrachter ist. Soweit das Konnossement - stark hervorgehoben - das Emblem (AEL) und die Unternehmensbezeichnung

der Zeitcharterin enthalte, stelle das keine Angabe des Namens des Verfrachters dar. Hiergegen spreche die IoC-Klausel in der Präampel des Konnossements, kraft deren der Schiffseigner der konnossementsmäßige Verfrachter sein sollte, wobei aus dem Konnossement nicht hervorgegangen sei, ob dies die Anglo-Eastern Lines oder ein anderer war. Nach dem Gesamtinhalt des Konnossements bestimme dieses den Eigner als Verfrachter, ohne ihn namentlich zu benennen. Damit entfalle auch die Möglichkeit, § 4 AGBG hier anzuwenden.

Diesen Ausführungen ist der II. Zivilsenat nicht gefolgt. Vielmehr hat er die Klage wegen fehlender internationaler Zuständigkeit der deutschen Gerichte als unzulässig abgewiesen. Nach seinem Verständnis ergibt sich aus der auffälligen und hervorgehobenen Eintragung von Flagge und Namen des Zeitcharterers an der dem Verfrachter üblicherweise vorbehaltenen Stelle und dem Fehlen jeglichen auf ein Vertretungsverhältnis hinweisenden Zusatzes, daß dieser die Rolle des Verfrachters übernehmen wollte. Die in Verbindung mit der I. Schiffahrtskontor bzw. Oceanic Schiffahrtsgesellschaft verwendeten Zusätze "as agents" bzw. "as managing agents" sagten nichts darüber aus, für wen diese beiden Unternehmen aufgetreten seien, insbesondere habe sich aus ihnen nicht ergeben, daß ein Vertretungsverhältnis zu der Beklagten bestanden habe. Daß beide

nur für die Beklagte gehandelt haben könnten, lasse sich nur aus der IoC-Klausel entnehmen, die aber wegen des Vorrangs des individuell Vereinbarten nicht gelte. Schließlich sei für die Anwendung des § 644 Satz 1 HGB kein Raum. Der Senat habe in der Entscheidung BGHZ 25, 300 nicht allgemein ausgesprochen, daß bei inhaltlich falscher Verfrachterangabe die Vorschrift eingreife; dies soll nur dann gelten, wenn unstreitig der im Konnossement angegebene Verfrachter diese Eigenschaft nicht hat. Sei hingegen nur der Name des Verfrachters falsch angegeben, so werde nach § 644 Satz 2 HGB dem Reeder nicht die Verfrachterstellung zugewiesen; vielmehr habe er dem Empfänger für den Schaden zu haften, der aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht.

Die erste der beiden Entscheidungen hat Rechtsanwalt Dr. Strube aus Bremen unter der Überschrift "IoC-Klausel und (k)ein Ende" besprochen ⁴⁰⁾ und abschließend bemerkt: "Das Urteil ist mit Sicherheit nicht das Ende gerichtlicher Entscheidungen über die Klausel. Es dürfte aber das Ende der Befürchtung sein, daß allein die IoC-Klausel ... den Reeder nach deutschem Recht zum Haftungsschuldner aus dem Konnossement macht. Wenn der übrige Inhalt, nämlich die Bezeichnung des Verfrachters auf der Frontseite und die Unterschrift auf dem Konnossement, eindeutig auf den Charterer als Verfrachter hinweist, dann kann nach deutschem

Recht die IoC-Klausel nach heutigem Stand nicht mehr zu einer Reederhaftung aus dem Konnossement führen". Dem ist aus der Sicht der beiden Entscheidungen des II.Zivilsenats nichts hinzuzufügen.

Beenden möchte ich meinen Vortrag mit einigen Sätzen zu der nach Erlaß der "Nordholm"-Entscheidung des II. Zivilsenats im Februar 1983 ⁴¹⁾ besonders intensiv diskutierten Frage, ob in Vertragsformularen für Charterverträge vorformulierte Bestimmungen Allgemeine Geschäftsbedingungen sind, was Herr Rechtsanwalt Dr. Trappe in seinem Vortrag aus dem Jahre 1985 über "Entwicklungen im Charterrecht" ⁴²⁾ mit von großer Sachkenntnis zeugenden Ausführungen - im Gegensatz zu der Rechtsprechung des Senats - grundsätzlich verneint hat. Soweit ich sehe, hat sich der Senat in den letzten 20 Jahren in vier Entscheidungen mit der zuvor erwähnten Frage befassen müssen, und zwar 1971 ⁴³⁾, 1974 ⁴⁴⁾, 1979 ⁴⁵⁾ und 1983 ⁴⁶⁾. Ich räume ein, daß er deren Bejahung jeweils recht knapp begründet hat. Das hat daran gelegen, daß der AGB-Charakter der jeweiligen Bestimmungen, um die es ging, in den einzelnen Prozessen nicht im Streit gewesen ist. Sollte der Senat erneut mit der Frage befaßt werden, so könnte ich mir vorstellen, daß er sie - je nach dem vorgebrachten Sachverhalt - auch eingehender erörtern wird. Wie er entscheiden wird,

vermag ich nicht vorauszusagen, zumal man sich auch eine differenziertere Betrachtungsweise bei einzelnen Fallgestaltungen vorstellen kann. Recht wahrscheinlich dürfte hingegen sein, daß in einschlägigen Rechtsstreitigkeiten im Seerecht erfahrene und findige Rechtsanwälte noch manchen Gedanken vortragen werden, der uns heute noch verdeckt ist.

Anmerkungen:

- 1) Heft 34 der Reihe A der Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht (DVIS).
- 2) Heft 51 der Reihe A der Schriften des DVIS.
- 3) Heft 71 der Reihe A der Schriften des DVIS.
- 4) Heft 66 der Reihe A der Schriften des DVIS.
- 5) BGBI. I 1120
- 6) 2. Aufl. S. 288.
- 7) BGBI. I 966.
- 8) Urt. v. 22.9.80 - II ZR 249/79, BGHZ 78, 121; vgl. auch Urt. v. 22.9.80 - II ZR 264/79, VersR 1981,34.
- 9) Heft 8 der Reihe B der Schriften des DVIS.
- 10) s.o. Nr. 8.
- 11) Urt. v. 19.9.83 - II ZR 208/82, BGHZ 88, 199.
- 12) Urt. v. 17.1.83 - II ZR 259/81, BGHZ 86, 234.
- 13) S. 198.
- 14) Urt. v. 25.9.86 - II ZR 26/86, BGHZ 98, 284.
- 15) s.o. Nr. 3 S. 11 f.
- 16) vgl. auch Herber, Das neue Haftungsrecht der Schifffahrt S. 210 f..
- 17) Urt. v. 9.7.90 - II ZR 69/89, TranspR 1990, 335.
- 18) Zur früheren Rechtsprechung des II. Zivilsenats des BGH vgl. Urt. v. 28.1.80 - II ZR 161/78, VersR 1980, 376; vgl. aber auch Urt. v. 26.11.79 - II ZR 191/78, VersR 1980, 572.
- 19) entfällt.
- 20) entfällt.
- 21) 6 U 254/86, TranspR 1988, 24.
- 22) Urt. v. 4.12.89 - II ZR 298/88, BGHZ 109,345 = TranspR 1990, 159.

- 23) Urt. v. 4.12.89 - II ZR 305/88, TranspR 1990, 288.
- 24) Urt. v. 30.5.83 - II ZR 135/82, VersR 1983, 1077 =
TranspR 1984, 23.
- 25) Urt. v. 3.2.86 - II ZR 201/85, VersR 1986, 678 =
TranspR 1986, 293.
- 26) Urt. v. 15.12.86 - II ZR 34/86, BGHZ 99, 207 =
TranspR 1987, 98.
- 27) s.o. Nr. 3 S. 4.
- 28) Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Gesetz 6. Aufl. § 2 Rn. 79.
- 29) Urt. v. 28.9.78 - II ZR 10/77, BGHZ 72, 174 = VersR
1978, 1113.
- 30) Urt. v. 21.5.80 - VIII ZR 284/79, TranspR 1981, 96.
- 31) Urt. v. 20.12.82 - II ZR 28/82, BGHZ 86, 172 = TranspR
1983, 128.
- 32) S. 73.
- 33) Urt. v. 28.6.71 - II ZR 66/69, BGHZ 56, 300 = VersR
1971, 833.
- 34) Heft 15 der Reihe A der Schriften des DVTS S. 13.
- 35) Urt. v. 22.1.90 - II ZR 15/89, TranspR 1990, 163.
- 36) Urt. v. 15.12.88 - 6 U 11/88, TranspR 1989, 70.
- 37) vgl. TranspR 1989, 41 ff. und 81 ff..
- 38) s.o. Nr. 35.
- 39) Urt. v. 4.2.91 - II ZR 52/90.
- 40) HANSA 1990, 1184.
- 41) Urt. v. 28.2.83 - II ZR 31/82, VersR 1983, 549 =
TranspR 1983, 104.
- 42) Heft 52 der Reihe A der Schriften des DVIS S. 36 ff..
- 43) Urt. v. 18.3.71 - II ZR 94/69, VersR 1971, 559.

- 44) Urt. v. 17.1.74 - II ZR 103/72, VersR 1974, 590; vgl.
aber auch Urt. v. 25.3.74 - II ZR 51/73, VersR 1974, 774.
- 45) Urt. v. 26.11.79 - II ZR 191/78, VersR 1980, 990.
- 46) s.o. Nr. 41.