

Nachschlagewerk: ja
 Amtliche Sammlung: nein

ZPO § 322; BinnenschiffahrtsG §§ 3, 72; Allgemeine Geschäftsbedingungen

a) Zur adjektivischen Haftung des Schiffseigners:
 Rechtskraftwirkung des die Klage gegen den Schiffsführer abweisenden Urteils hinsichtlich der Haftung des Schiffseigners.

b) Zur Auslegung von Verladungsscheinklauseln und von allgemeinen Transportbedingungen.

BGH, Urt. v. 3. Dezember 1964 - II ZR 117/63 -
 Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-
 Ruhrort
 Rheinschiffahrtsobergericht Köln

II ZR 117/63

Verkündet am
3. Dezember 1964

Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Firma N.V. A [REDACTED] K [REDACTED] M [REDACTED] in R [REDACTED],
S [REDACTED], vertreten durch ihre Direktion
dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

2. der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die
Wasser- und Schifffahrtsdirektion in Duisburg-Ruhrort,
Nebenintervenientin,

gegen

1. die Firma van O [REDACTED] & T [REDACTED] in R [REDACTED], v. d. T [REDACTED]
[REDACTED] und D [REDACTED], R [REDACTED]allee [REDACTED],

2. den Kapitän G [REDACTED] von MS "D [REDACTED]", zu laden bei der
Beklagten zu 1,

zu 1 und 2 Beklagte,

3. den Schiffseigentümer Fernand G [REDACTED] in A [REDACTED],
S [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 3. Dezember 1964 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter
Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Bukow und Dr. Schulze

für Recht erkannt:

- "a -

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrtsobergerichts - in Köln vom 28. März 1963 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, das dabei auch über die Kosten der Revision zu entscheiden hat.

Von Rechts wegen

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin, eine holländische Firma, war Eigentümerin von 564,6 t Eiform-Briketts, welche die Beklagte zu 1, ebenfalls eine holländische Firma, auf Grund eines mit ihr geschlossenen Frachtvertrages per Binnenschiff von Born (Holland) nach Stuttgart transportieren sollte. Die Beklagte zu 1 mietete für diese Reise vom Beklagten zu 3, der in Belgien wohnt, das MS "D [REDACTED]"; dabei wurde ihr auch die Besatzung überlassen. Das Schiff trat am 25. September 1959 von Born aus die Frachtreise an. Es wurde zunächst von dem Kapitän de J [REDACTED] geführt und erlitt in Unterwasser der Maas - Schleuse Sambeck - eine Havarie. Der Beklagte zu 3 übertrug daraufhin die Schiffsführung dem Beklagten zu 2. Am 30. September 1959 rakte das Schiff auf dem Rhein bei km 826. Es lief vorne voll Wasser und wurde bei km 822 auf Grund gesetzt. Es ist jetzt unstreitig, daß diese Havarie u.a. auf der zu tiefen Abladung von MS "D [REDACTED]" beruht. Die zum Teil beschädigte Ladung wurde aus dem festsitzenden Schiff in einen Leichter umgeladen und nach Duisburg-Ruhrort gebracht. Von dort aus wurde sie mit zwei anderen Schiffen nach Stuttgart transportiert. Im vorliegenden Rechtsstreit wird darüber gestritten, wer die Kosten des Transports ab km 826 zu tragen hat.

Die Klägerin hat behauptet, die Beklagten zu 1 und 2 hätten die zu tiefe Abladung des MS "D [REDACTED]" gekannt. Beide hätten dadurch grobfahrlässig gehandelt, daß sie das Schiff auf die Reise geschickt bzw. auf dieser Reise geführt hätten. Für den durch das Verschulden des Beklagten zu 2 verursachten Schaden sei der Beklagte zu 3 verantwortlich. Ihn treffe aber auch ein eigenes Verschulden. Er habe den Beklagten zu 2 zum Schiffsführer bestellt, obwohl dieser als Kapitän bereits pensioniert und auf Grund seines Alters nicht mehr in der Lage gewesen sei, ein Schiff ordnungsgemäß zu

führen.

Die Klägerin hat beantragt,

festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet seien, sie von allen Ansprüchen Dritter aus dem Transport der Ladung von ca. 564,6 to Eiform Briketts ab km 826 nach Stuttgart freizustellen.

Weiter hat die Klägerin der Bundesrepublik Deutschland wegen angeblicher Verletzung der Verkehrssicherungspflicht den Streit verkündet. Diese ist der Klägerin beigetreten.

Die Beklagten haben jedes Verschulden bestritten, im übrigen Freizeichnung von der Haftung für Verschulden behauptet. Dazu haben sie ausgeführt: Über die Ladung sei am 25. September 1959 von der Beklagten zu 1 ein "Konnossement" ausgestellt worden, das auch von der Klägerin unterschrieben worden sei. Dieses laute in seinen Eingangsworten:

"An Bord von Motorschiff D [REDACTED] Schiffer J [REDACTED] empfangen von A [REDACTED] auf Grund unserer vom Versender und Empfänger hiermit anerkannter Übernahme- und Konnossementsbedingungen sowie derjenigen der am Transport beteiligten Unternehmen, folgende Güter:"

Damit seien die "Verlade- und Transportbedingungen" (Konnossementsbedingungen) der Beklagten zu 1, die mit den vom Centraal Bureau voor de Rechten - en B [REDACTED] herausgegebenen Konnossementsbedingungen wörtlich übereinstimmen, den Rechtsbeziehungen der Beteiligten zugrundegelegt worden. Nach § 18 Nr. 1 der Konnossementsbedingungen (KB) sei u.a. jede Haftung der Reederei oder des Schiffers für Verlust

oder Beschädigung der Güter, Aufenthalt, Verspätung oder sonstige Nachteile infolge Festfahrens sowie infolge sonstiger Unfälle der Schifffahrt ausgeschlossen, auch wenn diese Ereignisse durch irgendwelche Handlungen, Nachlässigkeiten oder Unterlassungen, Unvorsichtigkeit des Schiffers oder aller übrigen Personen im Dienste des Schiffes oder durch eigene leichte Fahrlässigkeit der Reederei, bei der Führung, Beladung oder dem Betrieb des Schiffes verschuldet worden seien. Nach § 18 Nr. 4 KB erstrecke sich der Verzicht auf Haftung und Schadensersatz auch auf alle außervertraglichen Ansprüche.

Die Klägerin hat bestritten, daß die KB kraft ausdrücklicher oder stillschweigender Vereinbarung anzuwenden seien; jedenfalls könnten sie nicht zugunsten des Beklagten zu 3 angewendet werden.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die gegen die Beklagten zu 1 und 2 erhobene Klage abgewiesen, jedoch der Klage gegenüber dem Beklagten zu 3 stattgegeben. Auf die Berufung des Beklagten zu 3 hat das Rheinschiffahrtsobergericht auch die gegen ihn gerichtete Klage abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Zurückweisung der Berufung des Beklagten zu 3 gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsgerichts. Der Beklagte zu 3 bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Rheinschiffahrtsgericht hat ausgeführt: Der Beklagte zu 2 habe die ihm als Schiffsführer nach § 7 BSchG, § 4 RhSchPVO obliegenden Pflichten in grober Weise verletzt, weil das Schiff um etwa 50 cm zu tief abgeladen gewesen sei und der Beklagte zu 2 trotzdem die Reise fortgesetzt habe. Desgleichen habe der Angestellte der Beklagten zu 1 eine grobe

Pflichtwidrigkeit begangen, weil er das Schiff mit einem zu großen Tiefgang habe fahren lassen. Jedoch sei die Haftung der Beklagten zu 1 und 2 nach § 18 Nr. 1 KB ausgeschlossen. Es könne dahingestellt bleiben, ob sich die Klägerin durch Unterzeichnung des Konnossements den KB ausdrücklich unterworfen habe; dies sei jedenfalls stillschweigend geschehen. Die Beklagte zu 1 gehöre zu den Gewerbetreibenden, die nach allgemeiner Verkehrssitte nur unter ihren Geschäftsbedingungen abschließen. Die KB der Beklagten seien wörtlich und in der gleichen Form bei fast allen größeren holländischen Reedereien in Gebrauch. Sie seien veröffentlicht und bei der Handelskammer in Rotterdam niedergelegt worden. Ähnliche Bedingungen würden bei den deutschen Reedereien seit über 40 Jahren benutzt. Die Klägerin habe daher, sofern es ihr nicht bekannt gewesen sein sollte, damit rechnen müssen, daß die Beklagte zu 1 nur unter ihren Bedingungen abschließe. Dagegen könne sich der Beklagte zu 3 nicht auf den Haftungsausschluß der KB berufen, da er nicht zu den durch die KB begünstigten Personen gehöre. Er hafte für vermutetes Eigenverschulden bei der Auswahl des Kapitäns; einen Entlastungsbeweis habe er nicht angetreten.

Das Rheinschiffahrtsobergericht, das im übrigen den Ausführungen des Rheinschiffahrtsgerichts zugestimmt hat, ist der Auffassung, der Beklagte zu 3 sei als Vermieter des Schiffs durch die vom Mieter des Schiffs mit dem Absender vereinbarte Freizeichnung geschützt. Deshalb sei auch die gegen ihn gerichtete Klage abzuweisen.

II. Schiffseignerhaftung.

Die Schiffseignerhaftung ist nach deutschem Recht zu beurteilen, da sich der Unfall auf der deutschen Rhein-strecke ereignet hat. Eine Haftung des Beklagten zu 3 (künftig der Beklagte genannt) nach § 3 BSchG ist jedoch

18

nicht begründet. Zwar ist der Beklagte Schiffseigner im Sinne des § 1 BSchG, da er das Schiff mit Besatzung der Beklagten zu 1 überlassen hat. Er hat selbst den Kapitän gestellt, der in seinen Diensten stand, sodaß die Beklagte zu 1 nicht Ausrüsterin im Sinne des § 2 BSchG geworden ist (RGZ 98, 327; für das Seerecht BGHZ 22, 197). Nach ständiger Rechtsprechung (vgl. BGH VersR 1958, 17, 18) schafft aber § 3 BSchG ebensowenig wie § 485 HGB einen selbständigen Schadensersatzanspruch gegen den Schiffseigner; die Vorschrift setzt nicht nur ein ursächliches Verschulden eines Besatzungsmitglieds voraus, sondern darüber hinaus, daß gegen das Besatzungsmitglied wegen seines Verschuldens ein Anspruch besteht. Die Haftung aus § 3 BSchG ist also zusätzlicher, adjektivischer Natur. Im vorliegenden Fall ist die Klage gegen den Beklagten zu 2 als den Schiffsführer rechtskräftig abgewiesen worden. Damit entfällt die Verantwortlichkeit des Beklagten für den Schaden. Es kann auch nicht erneut geprüft werden, ob die Klage gegen den Schiffsführer zu Recht abgewiesen worden ist (anders, wenn der Klage stattgegeben worden wäre, da insoweit die Rechtskraft nur zwischen den Parteien wirkt); denn es handelt sich hier um einen Fall der Erstreckung der Rechtskraft auf Grund des sachlichen Rechts (Rosenberg, Lehrbuch des deutschen Zivilprozeßrechts, 9. Auflage, § 151 II 3 d). Ein Anspruch gegen den Schiffseigner nach § 3 BSchG kann nur dann in Frage kommen, wenn ein Anspruch gegen das schuldige Besatzungsmitglied besteht. Daran ändert nichts, daß das Besatzungsmitglied und der Schiffseigner im Falle der Verurteilung als Gesamtschuldner haften würden; § 425 Abs. 2 BGB kann hier nicht angewendet werden, da sich aus dem gesetzlichen Schuldverhältnis des § 3 BSchG ein anderes ergibt (vgl. § 425 Abs. 1 BGB). Für die Frage der Schiffseignerhaftung des Beklagten ist es daher unerheblich, ob die KB zu seinen Gunsten gelten.

III. Schadensersatzpflicht nach § 831 BGB.

Auch die Schadensersatzpflicht des Beklagten wegen der von der Klägerin behaupteten mangelhaften Auswahl des Kapitäns ist nach deutschem Recht zu beurteilen, da Tatort einer unerlaubten Handlung nach § 831 BGB auch der Ort ist, wo der Verrichtungsgehilfe in Ausführung der Verrichtung dem Dritten widerrechtlich Schaden zugefügt hat. Die Klägerin kann daher ihren Anspruch jedenfalls auf deutsches Recht stützen (BGH WM 1964, 947, 949), das hier sogar vereinbarungsgemäß anzuwenden ist. Darüber besteht auch zwischen den Parteien kein Streit.

Der Beklagte haftet an sich nach der Vorschrift des § 831 Abs. 1 BGB, die eine selbständige Haftungsgrundlage gegenüber § 3 BSchG darstellt. Der Beklagte hat den Kapitän zu einer Verrichtung, nämlich zur Führung des Schiffes bestellt. In Ausführung der Verrichtung hat der Kapitän der Klägerin widerrechtlich Schaden zugefügt, indem er unter Verstoß gegen das Schutzgesetz des § 8 Abs. 2 BSchG das Schiff schwerer hat beladen lassen, als es die Wasserstandsverhältnisse gestatteten. Diese Vorschrift dient auch dem Schutz der Ladungsbeteiligten und damit der Klägerin. Durch den Verstoß ist der Schaden der Klägerin, den sie ersetzt verlangt, in adäquater Weise entstanden. Denn ohne den Schiffsunfall, der durch die zu tiefe Abladung herbeigeführt worden ist, wären die Kosten des Transportes von der Unfallstelle bis Stuttgart nebst den ebenfalls geltend gemachten Nebenkosten nicht erwachsen.

Der Beklagte hat sich auch nicht nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB entlastet. Das Rheinschiffahrtsgericht hat in seinem Urteil ausgeführt, der Beklagte habe den Entlastungsbeweis nicht angetreten; er habe nicht einmal die Behauptung

der Klägerin substantiiert bestritten, der Kapitän sei auf Grund seines hohen Alters zum Führen eines Schiffes nicht mehr geeignet gewesen; andere Gründe dafür, daß der Kapitän bei fallendem Wasser mit einem ganz erheblich zu großen Tiefgang die Fahrt durchgeführt habe, seien in der Tat nicht erkennbar. Auch im zweiten Rechtszug hat der Beklagte trotz des Hinweises in dem von ihm angefochtenen Urteil in der Berufungsbegründung keinen Entlastungsbeweis angetreten. Er hat lediglich im Schriftsatz vom 5. März 1963 S. 3 unter Beweisantritt ausgeführt, der Kapitän sei ihm als erfahrener Schiffsführer bekannt, der Kapitän habe während seiner langjährigen Tätigkeit als Schiffsführer nennenswerte Havarien nicht verschuldet. Durch diesen Vortrag ist nicht ausgeräumt, daß der Kapitän auf Grund seines Alters zur Führung eines Schiffes nicht mehr geeignet war.

Das Berufungsgericht meint, die Schadensersatzpflicht des Beklagten sei durch die KB ausgeschlossen. Demgegenüber rügt die Revision, die den Haftungsausschluß enthaltenden KB seien überhaupt nicht, jedenfalls nicht zugunsten des Beklagten anzuwenden; selbst wenn sie aber anwendbar wären, würde der Beklagte haften, da nach den KB der Reeder nur für eigenes leichtes Verschulden, nicht dagegen für grobes Verschulden freigezeichnet sei; die fehlerhafte Auswahl des Kapitäns beruhe auf einem groben Verschulden.

Der Revisionsangriff hat im Ergebnis Erfolg. Der Rechtsfehler im angefochtenen Urteil beruht darin, daß es eine stillschweigende Unterwerfung der Klägerin unter die KB angenommen hat, ohne die ausdrücklichen Vereinbarungen, die die Beteiligten nach der Behauptung der Beklagten getroffen haben, rechtlich zu würdigen. Infolgedessen hat das Berufungsgericht übersehen, daß der Vortrag der Beklagten eine Freizeichnung zugunsten des Beklagten nicht ergibt.

Das "Konnossement" vom 25. September 1959, das nach der Behauptung der Beklagten ausgestellt und von der Klägerin mitunterzeichnet worden ist, ist kein Konnossement (im deutschen Binnenschifffahrtsrecht Ladeschein genannt) im rechtstechnischen Sinn, da nach seinem Inhalt das Beförderungsgut "gegen Lieferschein", also nicht "an den legitimierte(n) Besitzer des Scheins" (§ 72 Abs. 1 BSchG), nämlich des Ladescheins (Konossements), ausgeliefert werden sollte. Es ist ein Empfangsschein (Verladungsschein) und gleichzeitig auch Beweisurkunde für den Inhalt des zwischen dem Absender (Klägerin), und dem Frachtführer (der Beklagten zu 1) abgeschlossenen Frachtvertrages.

Nach den Eingangsworten des Konossements sollen die Konossementsbedingungen der Beklagten zu 1 sowie diejenigen der am Transport beteiligten Unternehmen gelten. Das Revisionsgericht kann diese Bestimmung frei auslegen, weil es sich um eine typische Klausel handelt. Bei wörtlicher Auslegung der Bestimmung würden die Konossementsbedingungen der Beklagten zu 1 und der am Transport beteiligten Unternehmen für alle Beteiligten nebeneinander als vereinbart gelten; das hätte zur Folge, daß eine wirksame Vereinbarung von allgemeinen Geschäftsbedingungen überhaupt nicht getroffen worden wäre; denn die Bedingungen verschiedenen Inhalts können in der Regel nicht nebeneinander angewendet werden (BGHZ 18, 98, 100 m.w.Nachw.). Jedoch ergibt eine sinngemäße Auslegung, daß im Verhältnis zwischen Absender und der Beklagten zu 1 (Frachtführer) deren Bedingungen, dagegen im Verhältnis zwischen Absender und den am Transport beteiligten Unternehmen die Bedingungen dieser Unternehmen gelten sollen. Der Beklagte war am Transport beteiligt. Das nimmt zutreffend auch das Berufungsgericht (wenn auch in anderem Zusammenhang, nämlich bei Auslegung des § 1 KB) an, indem es ausführt, der Beklagte habe als Schiffseigner und als Lienstherr der

Schiffsbesatzung auf den Verlauf der Fahrt unmittelbar Einfluß nehmen können und im vorliegenden Fall durch die Auswechselung des Kapitäns auch genommen. Es war also nach der Behauptung des Beklagten vereinbart, daß für das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Frachtführer die KB der Beklagten zu 1, für das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Schiffseigner dessen Bedingungen gelten sollten. Die Fassung der Eingangsworte des Konnossements schließt es aus, die für das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Frachtführer vereinbarten KB in ihrer Geltung auf das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Schiffseigner zu erstrecken, und zwar gleichgültig, ob letzterer allgemeine Geschäftsbedingungen aufgestellt hat oder nicht. Die Beklagte zu 1 hat durch die gewählte Fassung zum Ausdruck gebracht, daß ihre KB nur für das Rechtsverhältnis zwischen ihr und dem Absender gelten sollten; für das Verhältnis des Absenders zu anderen am Transport beteiligten Unternehmen hat sie die Klägerin auf deren Bedingungen hingewiesen. Die anderen Unternehmen können sich im Weg des Vertrages zugunsten Dritter kraft der Vereinbarung zwischen der Beklagten zu 1 und der Klägerin auf ihre etwaigen eigenen Bedingungen berufen. Mag auch mit dem Berufungsgericht angenommen werden, daß die KB der Beklagten zu 1 einen Haftungsausschluß für den durchzuführenden Binnenschiff=Transport enthalten und deshalb dahin ausgelegt werden können, daß sie auch zugunsten des Schiffseigners wirken sollten, so taucht diese Frage im vorliegenden Fall überhaupt nicht auf, da nach der von den Beklagten behaupteten Vereinbarung im Konnossement die Gültigkeit der KB der Beklagten zu 1 auf das Rechtsverhältnis zwischen Absender und Frachtführer beschränkt worden war.

Der Beklagte kann sich daher auf einen Haftungsausschluß nur berufen, wenn in seine etwaigen eigenen Transportbe-

dingungen der Haftungsausschluß für eigenes Verschulden aufgenommen ist. Hierauf hat zwar die Klägerin den Beklagten bereits in ihrem Schriftsatz vom 1. Juli 1960 S. 3f hingewiesen. Da aber während des ganzen Rechtsstreits und insbesondere in den Urteilen der Vorinstanzen sonst diese rechtserhebliche Frage nicht erörtert worden ist, ist es angebracht, dem Beklagten Gelegenheit zum ergänzenden Vortrag zu geben (§ 139 ZPO). Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Für die neue Verhandlung ist auf folgendes hinzuweisen: Falls der Beklagte beweist, daß seine Transportbedingungen einen den hier vorgelegten KB entsprechenden Haftungsausschluß enthalten, muß er außerdem den Entlastungsbeweis nach § 831 Abs. 1 S. 2 BGB dahingehend führen, daß ihn kein grobes Verschulden bei der Auswahl des Kapitäns trifft.

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow

Schulze