

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allg. Geschäftsbedingungen; BinnSchG §§ 26, 58

Der Frachtführer kann sich in allgemeinen Geschäftsbedingungen von der Haftung für Ladungsschäden, die nicht auf einer (anfänglichen) Fahrt- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes beruhen, auch insoweit wirksam freizeichnen, als die Schäden durch ein grob fahrlässiges Verhalten des Schiffers verursacht worden sind.

BGH, Urt. v. 2. Juli 1973 - II ZR 125/71 - OLG Celle
LG Hannover

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 125/71

URTEIL

Verkündet am
2. Juli 1973
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der G- K- Allg. V- AG, K,
v. W- Straße, vertreten durch die Mitglieder
des Vorstandes Generalkonsul Dr. Hans G, Vorsitzender,
Erhard B und Wilhelm B, sämtlich in K

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. -
und Prof. Dr. -

gegen

die E-S- und H-gesellschaft m.b.H.,
H, W-straße, vertreten durch ihren Geschäfts-
führer, den Reeder H. E in H/Ostfriesland,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte - und -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 2. Juli 1973 durch
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter
Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 7. Zivil-
senats des Oberlandesgerichts Celle vom
29. Juli 1971 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Im Mai 1968 beauftragte die S [REDACTED]-E [REDACTED] GmbH
die Beklagte, 510 t Steinsalz von B [REDACTED] nach
Rotterdam mit MS "Heinz E [REDACTED]" (748 t) zu befördern.
Nach Übernahme der Ladung trat dieses Fahrzeug am
20. Mai 1968 die Reise nach Rotterdam an. Während der
Fahrt auf dem Mittellandkanal stellte der Schiffer am
Abend des 22. Mai 1968 nach dem Anlegen in Bad Essen
fest, daß Wasser in die hinteren Laderäume des MS
"Heinz E [REDACTED]" eingedrungen war. Hierdurch waren 223 t
der Ladung verdorben. Als Entschädigung hat die Klägerin,
die den Transport des Steinsalzes versichert hatte, an
die S [REDACTED]-E [REDACTED] GmbH 10.124,18 DM gezahlt. Mit der
Klage verlangt sie diesen Betrag nebst Zinsen aus über-
gegangenem Recht von der Beklagten ersetzt.



Die Beklagte hält den Anspruch für unberechtigt. Sie hat behauptet, zu dem Eindringen des Wassers sei es gekommen, weil nach Antritt der Reise ein Stein eine Kimmplatte des Steuerbordhinterschiffes des MS "Heinz E[REDACTED]" durchstoßen habe, was nur durch eine "typische Grund- oder Böschungsberührung" geschehen sein könne und beim Anlegen eines Schiffes an einer Steinböschung oft vorkomme. Daran treffe den Schiffer kein Verschulden. Überdies sei sie aufgrund ihrer Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen), auf die im Ladeschein vom 20. Mai 1968 ausdrücklich Bezug genommen werde, von jeder Haftung für Verlust oder Beschädigung der Ladung durch Eindringen von Wasser infolge einer Leckage freigezeichnet, und zwar auch dann, wenn der Schaden durch ein Verschulden des Schiffers (mit Ausnahme bei einem absichtlichen Handeln) verursacht worden sei (§§ 18, 19 KB).

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der - vom Berufungsgericht zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klagantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist nicht begründet.

1. Die Beklagte, die es im Rahmen ihrer gewerblichen Tätigkeit übernommen hatte, die Beförderung der 510 t Steinsalz von Braunschweig nach Rotterdam mit MS "Heinz E[REDACTED]" durchzuführen, war Frachtführer (§ 26 BinnSchG, § 425 HGB). Hingegen gehörte ihr dieses Fahrzeug

ausweislich des vorliegenden Schiffszeugnisses nicht. Ferner ist nicht dargetan, daß sie Ausrüsterin des MS "Heinz E [REDACTED]" (vgl. § 2 Abs. 1 BinnSchG) war. Für eine solche Annahme zu Gunsten der Klägerin gibt allein der Vortrag der Beklagten, sie habe das Fahrzeug "bereedert", nichts her. Deshalb kommt eine Haftung der Beklagten nach den §§ 3, 4, 7 und 8 BinnSchG nicht in Betracht.

2. Nach § 58 Abs. 1 BinnSchG haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Ein Verschulden seiner Leute und ein Verschulden anderer Personen, deren er sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, hat er im gleichen Umfange zu vertreten wie eigenes Verschulden (§ 26 BinnSchG, § 431 HGB). Da die Beschädigung des Steinsalzes nach dessen Empfangnahme durch die Beklagte und vor dessen Ablieferung entstanden ist, ist es deren Sache darzutun, was die Ursache für das Eindringen von Wasser in die hinteren Laderäume des MS "Heinz E [REDACTED]" gewesen ist, und daß hieran weder sie selbst noch diejenigen Personen ein Verschulden trifft, für die sie einzustehen hat.

3. Das Berufungsgericht hält die Behauptung der Beklagten für bewiesen, das Wasser sei in die hinteren Laderäume des MS "Heinz E [REDACTED]" gelangt, weil ein Stein oder ein anderer harter Gegenstand eine Kimmplatte

des Steuerbordhinterschiffes nach Antritt der Reise durchstoßen habe. Danach, so meint es, sei davon auszugehen, daß das Fahrzeug bei Beginn der Reise fahr- und ladungstüchtig gewesen sei. Demgegenüber ist die Revision der Ansicht, die Feststellung der Ursache des Wassereinbruchs schließe nicht aus, daß MS "Heinz E[REDACTED]" die Fahr- und Ladungstüchtigkeit gefehlt habe. Denn die durchstoßene Kimmplatte könne, worauf die Klägerin im Schriftsatz vom 3. Februar 1971 ausdrücklich hingewiesen habe, bei Fahrtbeginn so dünn gewesen sein, daß ein normales Anlegen genügt habe, um eine Leckstelle hervorzurufen. Da das Berufungsgericht sich mit diesem Vorbringen nicht befaßt habe, beruhe seine Annahme, MS "Heinz E[REDACTED]" sei fahr- und ladungstüchtig gewesen, auf einer Verletzung des § 286 ZPO. Die Rüge ist nicht begründet:

Die Klägerin hat im Schriftsatz vom 3. Februar 1971 eine Stellungnahme wiedergegeben, die sie von dem Sachverständigen Reschop zu bestimmten Angaben des Zeugen Ha[REDACTED] über die Unfallursache eingeholt hatte. Hierin hat Reschop ausgeführt, er glaube, MS "Heinz E[REDACTED]" sei mit zu hoher Geschwindigkeit an die Uferböschung herangefahren worden, da Leckagen bei einem normalen Anlegen an eine Uferböschung äußerst selten seien und Einwirkungen dritter Fahrzeuge, die zu einem Aufprall des MS "Heinz E[REDACTED]" auf der Uferböschung hätten führen können, nach dem Parteivortrag ausschieden. Ferner hat er auf die Möglichkeit einer Abnutzung der steuerbordseitigen Kimm bei Fahrzeugen hingewiesen, die viel auf Kanälen eingesetzt sind, und weiter erklärt, selbst bei einer Stärke von nur noch 7 oder 8 mm (anstatt ursprünglich 10 mm) habe die beschädigte Kimmplatte des

MS "Heinz E[REDACTED]" bei einem normalen Anlegen nicht durchstoßen werden können; falls aber die Platte so dünn gewesen sei, daß ein normales Anlegen genügt hätte, um eine Leckstelle hervorzurufen, wäre das Fahrzeug als nicht fahr- und ladungstüchtig anzusehen gewesen.

Zu dieser letzten Äußerung des Sachverständigen Reschop hat die Beklagte im Schriftsatz vom 21. Juni 1971 Stellung genommen und vorgetragen, sie werde dadurch widerlegt, daß das in den Jahren 1956/57 gebaute MS "Heinz E[REDACTED]" am 18. April 1967 von der Schiffsuntersuchungskommission nachuntersucht, für fahrtauglich befunden und die Gültigkeit des Schiffszeugnisses bis zum 2. April 1977 verlängert worden sei. Hierauf hat die Klägerin nichts erwidert. Danach brauchte sich aber das Berufungsgericht nicht näher mit der Stärke der beschädigten Kimmplatte zu befassen, wie auch für die Beklagte zunächst kein weiterer Anlaß bestand, noch eingehender die Frage der Fahr- und Ladungstüchtigkeit des MS "Heinz E[REDACTED]" zu erörtern.

Ist die Beklagte aber zu diesem Punkte der ihr nach § 58 Abs. 1 BinnSchG obliegenden Entlastungspflicht hinreichend nachgekommen, so bedarf es keiner Erörterung der Bedenken, die gegen die Ansicht des Berufungsgerichts bestehen, die Beklagte habe in ihren Konnossementsbedingungen die Darlegungs- und Beweislast für die Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des MS "Heinz E[REDACTED]" auf die Ladungsbeteiligten wirksam überbürdet. Aus dem gleichen Grunde bedarf es insoweit auch keines Eingehens auf die Vorschrift des § 58 Abs. 2 BinnSchG.

4. Nicht entlastet ist die Beklagte hingegen, soweit es um die Frage geht, ob der Schiffer des MS "Heinz E[REDACTED]" die Havarie des von ihm geführten Fahrzeugs durch ein nautisches Fehlverhalten verursacht hat. Die Beklagte hat hierzu lediglich vorgetragen, der Durchstoß der Kimmplatte sei durch eine "typische Grund- oder Böschungsberührung" herbeigeführt worden, wie er beim Anlegen eines Schiffes an einer Steinböschung oft vorkomme. Das schließt nicht aus, daß der Durchstoß auch auf einer falschen Fahrweise des MS "Heinz E[REDACTED]" beruhen kann, beispielsweise, worauf die Klägerin ausdrücklich hingewiesen hat, auf einem zu harten Ankommen gegen die Uferböschung infolge zu großer Geschwindigkeit. Zutreffend ist deshalb das Berufungsgericht davon ausgegangen, die Beklagte habe nicht dargetan, daß den Schiffer des MS "Heinz E[REDACTED]" an der Havarie seines Fahrzeugs kein nautisches Verschulden treffe. Bedenklich erscheinen seine Ausführungen jedoch auch hier insoweit, als es in einer Hilferwägung meint, ein grobes Verschulden des Schiffers komme nicht in Betracht, weil die - hierfür nach den Konnossementsbedingungen der Beklagten darlegungs- und beweispflichtige - Klägerin keine Umstände dargetan habe, aus denen sich ein grobes Verschulden des Schiffsführers ergebe. Es erübrigt sich jedoch, auf diese Bedenken weiter einzugehen, weil die Beklagte, wie nachfolgend ausgeführt wird, auch von der Haftung für ein grobes nautisches Verschulden des Schiffers von MS "Heinz E[REDACTED]" wirksam freigezeichnet ist.

5. Nach § 276 Abs. 2 BGB kann dem Schuldner die Haftung im voraus erlassen werden, mit Ausnahme der Haftung für eigenen Vorsatz. Dieser Grundsatz findet allerdings dort seine Grenze, wo eine die Haftung des

Schuldners ausschließende oder beschränkende Vereinbarung mit Treu und Glauben nicht zu vereinbaren ist. Das hat der Senat im Falle einer formularmäßigen Freizeichnung des Frachtführers von der Haftung für die Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes angenommen (BGHZ 49, 356, 363), und zwar auch dann, wenn die Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes lediglich auf einem leichten Verschulden seiner Leute beruht (Urt. v. 25. 6. 73 - II ZR 72/71). Dabei hat er unter der Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes dessen Tauglichkeit zum Transport der Ladung bei Antritt der Reise verstanden (vgl. auch § 8 BinnSchG und § 559 HGB). Um einen solchen Fall handelt es sich hier jedoch nicht. Vielmehr geht es um die Zulässigkeit einer formularmäßigen Freizeichnung von der Haftung für Ladungsschäden, welche der Schiffer nach Übernahme der Ladung in ein zum Transport taugliches Fahrzeug, insbesondere auf der Reise, fahrlässig verursacht hat. Gegen die Zulässigkeit einer solchen Freizeichnung bestehen aber nicht die durchgreifenden Bedenken wie gegen den geschäftsmäßigen Ausschluß der Haftung für die Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes. Denn hier liegt kein Haftungsausschluß vor, der solche Mängel betrifft, deren Vorhandensein eine ordnungsgemäße Erfüllung des Frachtvertrages von vornherein unmöglich macht und deren Nichtvorliegen jeder Auftraggeber als selbstverständlich voraussetzt. Vielmehr handelt es sich um die Freizeichnung von der Haftung für Nachlässigkeiten und Versehen, welche insbesondere während der Frachtreise stets eintreten können und mit denen die Ladungsbeteiligten auch rechnen.

Natürlich kann unter Umständen eine derartige Freizeichnung mit den Grundsätzen von Treu und Glauben ebenfalls nicht im Einklang stehen. So ist es unzulässig,

daß der Frachtführer in allgemeinen Geschäftsbedingungen die Haftung für grobes Verschulden seiner leitenden Angestellten ausschließt oder beschränkt (BGH LM Nr. 30 zu Allg. Geschäftsbedingungen, Urt. v. 13. 3. 69 - II ZR 58/67). Ein solcher Angestellter ist der Setzschiffer aber regelmäßig nicht, weil er im allgemeinen nicht gleichsam Repräsentant des Frachtführers ist (vgl. auch BGH LM Nr. 1 zu § 138 BGB (Cc), Urt. v. 13. 3. 56 - I ZR 132/53, wonach der Kapitän eines Seeschiffes nicht als leitender Angestellter des Reeders anzusehen ist; ebenso bereits RGZ 120, 42, 46 und RG HansRGZ B Nr. 163). Vielmehr ist der Setzschiffer grundsätzlich dem Kreis der nicht leitenden Angestellten und Arbeiter eines Unternehmens zuzurechnen. Für diesen Kreis wird aber eine formularmäßige Freizeichnung des Unternehmers hinsichtlich des konkreten Personalrisikos regelmäßig für wirksam gehalten, d. h. hinsichtlich der Nachlässigkeit und Versehen, wie sie bei Arbeitern oder Angestellten auch eines ordnungsgemäß geführten und beaufsichtigten Betriebes nicht auszuschließen sind (vgl. Schmidt-Salzer, Allgemeine Geschäftsbedingungen, 1971 S. 119). Allerdings können Zweifel an der Zulässigkeit eines solchen Haftungsausschlusses auch hier bestehen, soweit es um die Freizeichnung des Unternehmers von der Haftung für jedes grobe Verschulden seiner nicht leitenden Angestellten und Arbeiter geht. Für den Streitfall ist jedoch aufgrund der nachfolgend dargelegten Umstände davon auszugehen, daß der Haftungsausschluß des Beklagten für ein grob fahrlässiges Verhalten des Schiffers von MS "Heinz E[REDACTED]" bei der Führung dieses Fahrzeugs wirksam ist.

Der Inhalt von Frachtverträgen für Transporte auf inländischen Binnengewässern oder im internationalen Rheinverkehr wird seit Jahrzehnten ganz wesentlich durch

allgemeine - meist auf die sogenannten oberrheinischen Konnossementsbedingungen zurückgehende - Geschäftsbedingungen der Frachtführer bestimmt. Diese Bedingungen enthalten regelmäßig umfängliche Freizeichnungen, insbesondere von der Haftung des Frachtführers für Verschulden seiner Leute (Hintze, Eine Darstellung der Entstehung des Binnenschiffahrtsgesetzes und der Entwicklung der Binnenschiffahrts-Bedingungen, Diss. Würzburg 1965 S. 181 ff; Laeuen, Freizeichnungen in Frachtverträgen der internationalen Rheinschiffahrt, Diss. Frankfurt 1966 S. 63 ff). Darauf hat sich die Verladerschaft seit langem eingestellt. Sie schließt deshalb in der Regel eine Transportversicherung ab, die auch die Risiken derartiger Freizeichnungen absichern soll. Daran kann man bei der rechtlichen Bewertung formularmäßiger Freizeichnungen der Frachtführer vom Verschulden ihrer Leute nicht ohne weiteres vorbeigehen (vgl. auch BGHZ 33, 216 ff; BGH LM Nr. 1 zu § 57 ADSp., Urt. v. 16. 11. 61 - II ZR 23/60; BGH VersR 1965, 973/974, Urt. v. 5. 7. 65 - II ZR 228/63; BGH LM Nr. 26 zu Allg. Geschäftsbedingungen, Urt. v. 22. 5. 68 - II ZR 133/66), wenn auch nicht zu übersehen ist, daß die versicherungsmäßige Abdeckung bestimmter Risiken seitens der Verladerschaft die zwangsläufige Folge bestimmter formularmäßiger Haftungsausschlüsse oder -beschränkungen seitens der Frachtführer ist. Hier . kommt jedoch hinzu, daß die Beklagte mit der - vorliegend allein interessierenden - geschäftsmäßigen Freizeichnung von ihrer Haftung für (leichtes oder grobes) fahrlässiges Verhalten des Schiffers von MS "Heinz E [REDACTED]" einer besonderen Lage Rechnung zu tragen sucht, in der sich allgemein jeder Frachtführer befindet, der das von ihm zum Transport eingesetzte Fahrzeug nicht persönlich

führt oder begleitet. Diese besteht darin, daß er, während Schiff und Ladung bei der Fahrt, aber auch beim Laden und Löschen nicht unerheblichen Gefahren ausgesetzt sind, kaum eine Möglichkeit hat, diesen Gefahren durch eine Überwachung des Schiffsführers zu begegnen. Seine tatsächlichen Einwirkungsmöglichkeiten, um die Ladung, insbesondere unterwegs, vor Schäden infolge eines nautischen oder sonstigen Fehlers des Schiffers zu bewahren, sind praktisch nicht größer als die desjenigen, der seine Güter einem Schiffstransport anvertraut. Infolgedessen ist es keine unvertretbare und mit dem Gerechtigkeitsgebot in Widerspruch stehende Regelung, wenn der Frachtführer das Risiko für j e d e s fahrlässige Verhalten des Schiffers, soweit dieses nicht die Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes betrifft, auf den Befrachter überwälzt, somit die Versicherungslast von diesem (oder dem Empfänger) zu tragen ist. Soweit ersichtlich, werden hiergegen auch seitens der Verladerschaft keine ernsthaften und grundlegenden Bedenken geltend gemacht.

Da somit die Freizeichnung der Beklagten in ihren Konnossementsbedingungen jedenfalls insoweit wirksam ist, als es um ihre Haftung für ein - nicht ausgeräumtes -

grob fahrlässiges Verhalten des Schiffers von MS "Heinz
E[REDACTED]" bei der Führung des Fahrzeugs geht, haben die
Vorinstanzen die Klage mit Recht abgewiesen.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Tidow