

7

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG §§ 8, 58; Allg. Geschäftsbedingungen

Ist ein Schiff infolge falschen Beladens instabil, so ist es als fahruntüchtig anzusehen. Kentert es deshalb vor oder nach Antritt der Reise, so können sich der Frachtführer oder der Schiffseigner gegenüber Schadensersatzansprüchen der Ladungsinteressenten nicht mit Erfolg darauf berufen, daß sie sich in allgemeinen Geschäftsbedingungen von der Haftung für die anfängliche Fahrtüchtigkeit freigezeichnet haben.

BGH, Urt. v. 21. April 1975 - II ZR 164/73 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 164/73

URTEIL

Verkündet am

21. April 1975

Kaufmann,

Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Firma Caesar E[REDACTED] & Söhne, H[REDACTED] [REDACTED],
St[REDACTED] [REDACTED], gesetzlich vertreten durch die per-
sönlich haftenden Gesellschafter Adele E[REDACTED],
Johannes Robert Carl E[REDACTED], Albert Paul Werner
E[REDACTED] und Ferdinand August Caesar E[REDACTED],
dortselbst,
2. der Firma O[REDACTED] & Ha[REDACTED], H[REDACTED] [REDACTED], St[REDACTED] [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch die persönlich haftenden
Gesellschafter Carl E[REDACTED], Caesar E[REDACTED] und
Hans-Werner E[REDACTED], dortselbst,

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. Dr. [REDACTED]
und Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die C[REDACTED] In[REDACTED] of Ca[REDACTED], Ma[REDACTED] Department,
[REDACTED], Un[REDACTED]-Avenue, T[REDACTED]/On[REDACTED]/Ka[REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihren Präsidenten G. R. El[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 13. März 1975 durch
die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh
und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
6. Zivilsenats des Hanseatischen Ober-
landesgerichts zu Hamburg vom 8. Novem-
ber 1973 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Ladungsversicherer einer Partie
von 195 Rollen Kraftpapier der Eu[REDACTED] Ca[REDACTED] AG. In
deren Auftrag sollte die Beklagte zu 1 die Partie im H[REDACTED]
Hafen aus SS "Sa[REDACTED]" in Schuten übernehmen und weiter-
befördern. Hierzu setzte die Beklagte zu 1 auch die Schute
13.100 ein, deren Eignerin die Beklagte zu 2 war und ist.
Schiffer der Schute war der bei der Beklagten zu 1 ange-
stellte Ewerführer M[REDACTED]. Dieser und ein weiterer Be-
diensteter der Beklagten zu 1 beluden die Schute am
29. März 1970 zunächst mit drei Lagen der Kraftpapier-
rollen. Als nunmehr die Schute leichte Schlagseite zeigte,
setzte M[REDACTED] zum Ausgleich drei oder vier weitere Kraft-
papierrollen in eine vierte Lage. Wenig später, und zwar



noch vor dem Ablegen der Schute von dem Seeschiff, kenterte diese und sank. Dadurch entstand der Eu- AG ein Schaden von 59.806,41 DM, den ihr die Klägerin ersetzt hat.

Die Klägerin verlangt aus übergegangenem Recht den genannten Schadensbetrag von den Beklagten. Nach ihrem Vortrag ist die Schute 13.100 bereits bei Ladebeginn instabil gewesen, weil sich unter ihren Bauchdielen ca. 7 t Wasser befunden hätten. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 59.806,41 DM nebst Zinsen sowie die Beklagte zu 2 in Höhe dieses Betrags zur Duldung der Zwangsvollstreckung in die Schute 13.100 zu verurteilen.

Demgegenüber haben die Beklagten vorgebracht, daß die Schute lediglich deshalb gekentert sei, weil der Ewerführer M sie zu hoch beladen gehabt habe. Dafür hätten sie jedoch nicht einzustehen. Denn nach Nr. 19 der dem Frachtvertrag zugrunde liegenden Allgemeinen Bedingungen der Hafenfrachtschiffahrt betreibenden Firmen des Hafens H (ABH) seien sie von der Haftung für ein schuldhaftes Verhalten des Ewerführers M beim Beladen der Schute freigezeichnet. Zumindest sei ihre Haftung nach Nr. 24 ABH auf 10.000 DM beschränkt.

Die Beklagte zu 2 hat die Schute 13.100 in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgen die Beklagten ihren Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht - vgl. dessen Urteil in VersR 1974, 645 - hat offen gelassen, ob sich in der Schute, wie das Landgericht angenommen hatte, zuviel Wasser befunden habe und sie bereits deshalb instabil gewesen sei. Nach seiner Ansicht sind die Beklagten für den streitigen Ladungsschaden auch dann haftbar, wenn er, wie sie behaupteten, allein auf einem falschen Beladen der Schute beruhe. Denn in diesem Falle sei er ebenfalls zwischen Annahme und Ablieferung der Ladung durch ein Verschulden des Ewerführers M. entstanden, wofür die Beklagte zu 1 (als Frachtführer) nach den §§ 58, 26 BinnSchG, 431 HGB und die Beklagte zu 2 (als Schiffseigner) nach den §§ 3, 4 Abs. 1, §§ 7, 8, 102 Nr. 5, § 114 BinnSchG einzustehen hätten. Auch komme insoweit ein Haftungsausschluß nach Nr. 19 ABH - sofern diese Bestimmung Schäden infolge falschen Beladens einer Schute umfasse, was zweifelhaft sei - oder eine Haftungsbeschränkung nach Nr. 24 ABH nicht in Betracht. Denn ein Schiff, das wegen eines Ladefehlers instabil sei, sei von Anfang an als fahruntüchtig anzusehen; von der Haftung hierfür könnten sich aber weder der Frachtführer noch der Schiffseigner in allgemeinen Geschäftsbedingungen wirksam freizeichnen.

II. Die Revision greift diese Ausführungen insoweit an, als das Berufungsgericht einen wirksamen Haftungsausschluß oder eine wirksame Haftungsbeschränkung seitens der Beklagten verneint hat. Nach ihrer Ansicht hat es in diesem Zusammenhang übersehen, daß ein Schiff, das lediglich wegen eines Fehlers beim Beladen instabil sei, nicht als fahruntüchtig im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes betrachtet werden könne; ferner habe es nicht genügend beachtet, daß sich die Schute - wie nach dem angefochtenen Urteil zu unterstellen sei - jedenfalls beim Vorlegen zum Beladen in einem fahrtüchtigen Zustand befunden habe.

Der Angriff kann keinen Erfolg haben.

1. Ein Schiff ist fahruntüchtig, wenn es die gewöhnlichen Gefahren der geplanten Reise nicht zu bestehen vermag (vgl. Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. Bd. I BSch.G. § 8 Anm. 2 sowie Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 8 Anm. 2). Daran fehlt es, wenn ein Schiff instabil ist, somit leicht kentern kann. Da nicht nur Mängel in der Beschaffenheit des Schiffskörpers, sondern auch eine fehlerhafte Verteilung der Ladung die Stabilität eines Schiffes zu beeinträchtigen vermögen, kann es auch allein aus dem zweiten Grunde instabil und damit fahruntüchtig sein. Daß nach dem Binnenschiffahrtsgesetz etwas anderes gelten soll, läßt sich dessen Vorschriften nicht entnehmen. Insbesondere ergibt sich dafür nichts aus § 8 BinnSchG. Wenn es in dessen Absatz 1 heißt, der Schiffer habe vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet ist, und wenn Absatz 2 dieser Vorschrift bestimmt,

er habe für die gehörige Stauung der Ladung sowie weiter dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben es gestattet, so werden damit lediglich einzelne Pflichten des Schiffers im Rahmen der ihm nach § 7 BinnSchG obliegenden allgemeinen Sorgfaltspflicht beispielhaft aufgeführt. Hingegen besagt dies nicht, daß der Begriff Fahrtüchtigkeit im Gegensatz zur gehörigen Einrichtung oder Ausrüstung eines Schiffes oder seiner ordnungsgemäßen Beladung steht, somit Mängel in diesen Punkten keine Fahrtüchtigkeit im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes begründen können. Der gegenteiligen Ansicht der Revision, der auch Vortisch/Zschucke a.a.O. und Mittelstein (Das Recht der Binnenschiffahrt S. 81) zuzuneigen scheinen, steht außerdem entgegen, daß § 8 Abs. 1 BinnSchG auf Art. 480 ADHGB (jetzt: § 513 HGB) und § 8 Abs. 2 BinnSchG auf Art. 481 ADHGB (jetzt: § 514 HGB) zurückgehen (vgl. die Begründung zu § 8 des Entwurfes eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, Reichstags-Drucksachen 9. Legislatur-Periode IV. Session 1894/95 Nr. 81) und es im Rahmen dieser seerechtlichen Vorschriften schon seit langem anerkannt ist, daß sich ein (See-)Schiff auch dann in keinem see- (genauer: reise-)tüchtigen Zustande befindet, wenn es lediglich wegen eines Staufehlers instabil ist (RGZ 25, 104, 106; 70, 94, 96; 120, 42, 44/45; BGH, Urt. v. 26. 6. 71 - II ZR 66/69, VersR 1971, 833, 834).

2. Kommt es zu einem Ladungsschaden, weil das Schiff bei Antritt der Reise fahruntüchtig war, so können sich der Frachtführer oder der Schiffseigner gegenüber Schadensersatzansprüchen der Ladungsinteressen nicht mit Erfolg darauf berufen, daß sie durch allgemeine Geschäftsbedingungen von der Haftung für die anfängliche Fahrtüchtigkeit des Schiffes freigezeichnet sind (BGHZ 49, 356, 359; BGH, Urt. v. 23. 6. 66 - II ZR 81/63, VersR 1966, 871, 873). Auch kann insoweit eine formularmäßige Beschränkung der Haftung, wie sie Nr. 24 ABH vorsieht, nicht für wirksam gehalten werden (vgl. BGH, Urt. v. 25. 6. 73 - II ZR 72/71, LM Nr. 49 zu Allg. Geschäftsbedingungen = VersR 1973, 1060, 1061/1062). Nun hat allerdings der Sachverhalt in den genannten Entscheidungen insofern anders gelegen, als die anfängliche Fahr- (oder Ladungs-)untüchtigkeit des Schiffes jeweils auf Mängeln seiner Einrichtung (undichte Lukenabdeckungen; undichte Kleppen in den Querschotten), hingegen nicht auf einem falschen Beladen desselben beruhte. Das kann jedoch für den letzten Fall zu keiner anderen Beurteilung der Freizeichnungsfrage führen. Denn auch insoweit greift der Gedanke ein, daß der Antritt der Frachtreise mit einem fahrtüchtigen Schiff für die ordnungsgemäße Erfüllung des Frachtvertrags von überragender Bedeutung ist und deshalb eine formularmäßige Freizeichnung hiervon nicht mit Treu und Glauben zu vereinbaren und damit unwirksam ist.

3. Die vorstehend erörterte Frage ist auch nicht für solche Fälle anders zu entscheiden, in denen ein Schiff beim Vorlegen zum Beladen keine Mängel aufweist,

sodann aber bei Reiseantritt nicht mehr tauglich ist, die gewöhnlichen Gefahren der Reise zu bestehen. Die gegenteilige Ansicht der Revision verkennt, daß durch eine derartige Fallgestaltung nicht die Frage berührt wird, ob sich der Frachtführer oder der Schiffseigner in allgemeinen Geschäftsbedingungen von ihrer wesentlichsten Pflicht, ein bei Reiseantritt fahrtüchtiges Schiff zu stellen, freizeichnen können. Auch beachtet sie zu diesem Punkte nicht genügend, daß es im allgemeinen der Frachtführer und der Schiffseigner im Gegensatz zu den Ladungsbeteiligten in der Hand haben, durch entsprechende Anordnungen und deren sorgsame Überwachung zu verhindern, daß ein Schiff bei Beginn der Frachtreise nicht (mehr) fahrtüchtig ist.

4. Abschließend bleibt noch zu bemerken, daß es für die Wirksamkeit oder Unwirksamkeit eines formularmäßigen Haftungsausschlusses oder einer Haftungsbegrenzung, wie sie Nr. 24 ABH vorsieht, keine Rolle spielen kann, ob ein Schiff infolge seiner Instabilität erst nach Antritt der Reise oder noch an seinem Ladeplatz kentert.

Mit Recht hat daher das Berufungsgericht der Klage
stattgegeben.

Fleck

Bundschuh

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Richter am Bundesgerichtshof
Dr. Skibbe kann urlaubshalber
nicht unterschreiben.

Fleck