

50

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allgemeine Bedingungen für das Bugsieren von Fluß- und Hafenfahrzeugen im Gebiet des Hafens Hamburg v. 1. August 1937 (ABB)

Wird beim Verschleppen eines als Lagerschiff im Hamburger Hafen eingesetzten Fahrzeugs dieses durch ein nautisches Verschulden der Schlepperbesatzung beschädigt, so muß sich der Fahrzeug-eigentümer die haftungsbeschränkende Bestimmung des § 7 Nr. 2 ABB auch dann entgegenhalten lassen, wenn nicht er, sondern ein Dritter, der das Fahrzeug beschäftigt, den Schleppauftrag erteilt hat.

BGH, Urt. v. 12. Juni 1978 - II ZR 176/76 - Schifffahrtsobergericht
Hamburg
Schifffahrtsgericht Hamburg

30

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 176/76

URTEIL

Verkündet am
12. Juni 1978
[REDACTED],
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des L [REDACTED] S [REDACTED]-Vereins a.G., vertre-
ten durch seinen Vorsitzenden, Herrn G [REDACTED], E [REDACTED]straße [REDACTED],
L [REDACTED] (E [REDACTED]),

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die S [REDACTED] GmbH & Co. KG, A [REDACTED] kai [REDACTED],
H [REDACTED], vertreten durch die persönlich haftende
Gesellschafterin, die Beklagte zu 2,
2. die Sc [REDACTED] GmbH, ebenda, vertreten durch ihren
Geschäftsführer, Herrn Jan J [REDACTED],
3. den Schlepperführer Klaus Je [REDACTED], E [REDACTED] [REDACTED], H [REDACTED]

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. Juni 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiff-fahrtsobergerichts Hamburg vom 14. Oktober 1976 wird auf Kosten des Klägers zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Der Kläger hat den SK "A[REDACTED]" (67 m lang; 8,20 m breit; 873 t) gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert. Die Beklagte zu 1 ist Eigenerin des Schleppers "S[REDACTED] 1" (17,94 m lang; 5,38 m breit; 300 PS). Die Beklagte zu 2 ist die persönlich haftende Gesellschafterin der Beklagten zu 1. Der Beklagte zu 3 hat SB "S[REDACTED] 1" am 11. September 1972 verantwortlich geführt.

An diesem Tage sollte SB "S[REDACTED] 1" den im Hamburger Hafen von der Fa. W[REDACTED] & Q[REDACTED] als Lagerschiff eingesetzten SK "A[REDACTED]" mit einer Ladung von 660 t Futtermitteln vom Waltershofer Hafen über den Köhlbrand durch den Roßkanal zum Spreehafen verschleppen. Während der Reise geriet der auf kurzem Strang hängende SK "A[REDACTED]" bei der Einfahrt des Schleppzuges in den Roßkanal mit dem Bug gegen das nördliche Widerlager der Roßbrücke und wurde beschädigt.



Der Kläger hat den Schaden des Eigentümers von SK "A[REDACTED]" auf 14.894,60 DM beziffert. In Höhe dieses Betrages nebst Zinsen nimmt er - aus abgetretenem und übergebenem Recht - die Beklagten als Gesamtschuldner auf Zahlung in Anspruch. Er hat behauptet, der Beklagte zu 3 habe die Anfahrung des Brückenwiderlagers durch SK "A[REDACTED]" vor allem dadurch verschuldet, daß er den Anhang bei der Annäherung an die Brückendurchfahrt nicht rechtzeitig nach Steuerbord zur Fahrwassermitte hin abgezogen habe.

Demgegenüber haben die Beklagten vorgetragen, daß die Schuld an der Havarie des SK "A[REDACTED]" allein den Eigentümer dieses Fahrzeugs treffe. Dieser habe den von ihm selbst geführten Kahn nicht richtig nachgesteuert. Im übrigen seien sie nach § 7 Nr. 2 der "Allgemeinen Bedingungen für das Bugsieren von Fluß- und Hafenfahrzeugen im Gebiet des Hafens Hamburg" (ABB) von einem etwaigen nautischen Verschulden des Beklagten zu 3 freigezeichnet. Die Bestimmung lautet:

"Wir übernehmen im Sinne des Gesetzes, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt vom 15. Juli 1895 die Haftung nur für nachgewiesenes vorsätzliches oder grobfahrlässiges Verschulden unserer Dampfer-Mannschaften in Ausübung des Bugsierdienstes. Die Beweispflicht liegt mithin demjenigen ob, der einen Anspruch gegen uns erheben will.

Ansprüche gegen die Besatzung sind ausgeschlossen."

Die Beklagte zu 1 hat SB "S[REDACTED] 1" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht hat der Klage bis auf einen Teil des Zinsanspruchs stattgegeben. Das Schifffahrtsobergericht hat sie in vollem Umfange abgewiesen. Mit der - zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung die Beklagten

beantragen, erstrebt der Kläger die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe

Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte zu 3 als Schleppzugführer den Unfall des SK "A" verschuldet, ohne daß ihm allerdings eine grobe Fahrlässigkeit vorzuwerfen sei. Demgemäß greife zu Gunsten der Beklagten § 7 Nr. 2 ABB ein. Danach sei die Klage wegen der in dieser Bestimmung enthaltenen Haftungsfreizeichnung für leichtes Verschulden der Besatzung nicht begründet.

Gegen beide Punkte wendet sich die Revision ohne Erfolg.

1. Zutreffend ist allerdings, daß das Berufungsgericht erst durch eine mehrseitige, auf § 319 ZPO gestützte Urteilsberichtigung den Unfallhergang festgestellt und im einzelnen die Gründe dargelegt hat, aus denen ein grob fahrlässiges Verhalten des Beklagten zu 3 bei der Führung des Schleppzuges zu verneinen sei. Ob das rechtlich hinnehmbar ist, kann zweifelhaft sein, braucht hier aber nicht entschieden zu werden. Denn ein etwaiger Verstoß des Berufungsgerichts gegen § 319 ZPO berührt den Bestand des angefochtenen Urteils nicht, weil bereits nach dem von dem Kläger behaupteten Unfallverlauf ein grobes nautisches Verschulden des Beklagten zu 3 nicht in Betracht kommt. Danach soll der Schleppzug den Köhlbrand mit einer Geschwindigkeit von 5 bis 6 km/st überquert und sich der Roßbrücke mit Kurs auf die nördliche Seite der Durchfahrt genähert haben, anstatt die Mitte der Brückenöffnung anzuhalten. Das mag nautisch falsch gewesen sein, weil beim Übergang des

Schleppzuges aus dem Köhlbrand in den Roßkanal wegen der Strömungsrichtung des auflaufenden Wassers im Köhlbrand der Anhang in eine Backbordschräglage geraten und dann nicht genügend Zeit vorhanden sein konnte, um dessen Kopf noch vor der Brücke nach Steuerbord abzuziehen. Darin kann aber noch kein grober Fehler der Schleppzugführung gesehen werden. Auch der Kläger hat in den Vorinstanzen einen solchen Fehler nicht angenommen.

2. Das Berufungsgericht hat, was nicht begründet zu werden braucht (§ 565 a ZPO), verfahrensrechtlich einwandfrei festgestellt, daß die Fa. W. & Q. (als Auftraggeber) und die Beklagte zu 1 (als Auftragnehmer) das Verschleppen des SK "A" vom Waltershofer Hafen zum Spreehafen vereinbart und in die Abmachung zumindest stillschweigend die ABB einbezogen haben. Hingegen hat es das Bestehen vertraglicher Beziehungen zwischen dem Kahneigentümer und der Beklagten zu 1 verneint. Allerdings meint es, die Beklagten könnten sich trotzdem gegenüber dem Kahneigentümer und damit auch gegenüber dessen Rechtsnachfolger, dem Kläger, auf die haftungsbeschränkenden Klauseln der ABB mit Erfolg berufen. Dem ist schon aus folgenden Gründen zuzustimmen:

Die ABB werden im Hamburger Hafen seit dem 1. August 1937 verwendet. Sie sind von der - damaligen - Reichsverkehrsgruppe Binnenschifffahrt, Fachuntergruppe Hafenschifffahrt, Bezirksgruppe Hamburg, mit Genehmigung der Behörde für Handel, Schifffahrt und Gewerbe, Hamburg, sowie im Einvernehmen mit der Elbe-Reedereien-Vereinigung von 1934, Körperschaft des öffentlichen Rechts, herausgegeben worden. Ohne ihre Einbeziehung können, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, Schleppaufträge der vorliegenden Art im

Hamburger Hafen nicht untergebracht werden. Hier liegt demnach die Besonderheit vor, daß das Verschleppen von Lagerschiffen (zum Laden, zum Löschen oder an einen anderen Liegeplatz) in dem begrenzten Gebiet des Hamburger Hafens nach langjähriger Übung der Beteiligten nur unter der Geltung bestimmter gemeinsamer Geschäftsbedingungen der in dem Hafen tätigen Schleppunternehmen (ABB) durchgeführt wird. In einem solchen Falle nimmt es aber jeder, der dort sein Fahrzeug als Lagerschiff einsetzt oder es auf diese Weise von einem Dritten beschäftigen läßt, hin, daß bei einem notwendigen Verschleppen desselben die gemeinsamen Geschäftsbedingungen der Schleppunternehmen stets auch ihm gegenüber gelten, zumal das Fahrzeug sonst nicht in einer seiner Verwendung entsprechenden Weise voll genutzt werden kann. Diesem Gesichtspunkt trägt die Revision nicht Rechnung, soweit sie meint, der Kläger brauche sich die haftungsbeschränkenden Bestimmungen der ABB jedenfalls deshalb nicht entgegenhalten zu lassen, weil sein Rechtsvorgänger der Beklagten zu 1 den Schleppauftrag nicht erteilt habe. Auch bedarf es danach keiner Erörterung der - von der Revision verneinten - Frage, ob die Überlegungen, die den I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes in dem Urteil vom 12. Juli 1974 - I ZR 55/72, LM § 2 ADSp (Nr. 4) bewogen haben, haftungsbeschränkende Klauseln der Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen gegenüber einem am Speditionsvertrag unbeteiligten Eigentümer durchgreifen zu lassen, für den Umfang des Geltungsbereichs der allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Schleppschiffahrtsunternehmens von Bedeutung sind.

3. Ohne Erfolg müssen die Angriffe der Revision gegen das angefochtene Urteil schließlich auch insoweit bleiben, als sich diese gegen die Wirksamkeit des § 7 Nr. 2 ABB als solche wenden.

a) Nach dem Wortlaut der Bestimmung ist es nicht unklar, ob sie auch Ansprüche aus unerlaubter Handlung umfaßt. Zu Recht hat das Berufungsgericht in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, daß Ansprüche gegen die Schlepperbesatzung, für deren Verschulden der Schiffseigner nach den §§ 3, 4 BinnSchG ohne Entlastungsmöglichkeit zu haften hat, regelmäßig nur solche aus unerlaubter Handlung sind. Wenn daher in § 7 Nr. 2 Abs. 2 ABB die Ansprüche gegen die Schlepperbesatzung ausgeschlossen werden und § 7 Nr. 2 Abs. 1 ABB ausdrücklich auf die Schiffseignerhaftung abstellt, so ist es nicht zweifelhaft, daß die Bestimmung jedenfalls auch die sich aus einer unerlaubten Handlung der Besatzung ergebenden Ansprüche des Geschädigten gegen diese und den Schiffseigner umfassen soll.

b) Wieso die Regelung, daß es Sache des Geschädigten ist, ein grobes Verschulden der Schlepperbesatzung nachzuweisen, nicht hinnehmbar sein soll, ist um so weniger ersichtlich, als eine solche Regelung dem allgemeinen Grundsatz entspricht, daß der Geschädigte die Voraussetzungen für seinen Anspruch zu beweisen hat. Davon abgesehen geht die Revision daran vorbei, daß es im Streitfall auf die Beweisregelung in § 7 Nr. 2 ABB nicht ankommt.

4. Die Voraussetzungen für die von dem Kläger in der Revisionsverhandlung angeregte Anwendung des § 8 Abs. 1 GKG sind nicht gegeben.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Richter am Bundesgerichtshof
Bundschuh
kann urlaubshalber nicht
unterschreiben.

Dr. Skibbe

Stempel