

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allg. Geschäftsbedingungen; BGB § 323; HGB § 662

Der Kapitän eines Seeschiffes kann sich - ebenso wie der Schiffsführer eines Binnenschiffes (vgl. Senatsurteil vom 28. April 1977 - II ZR 26/76, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 79) - in der Regel auf haftungsbeschränkende oder haftungsausschließende Klauseln der Reederei in der Chartepartie (hier: Klausel 14 der Deutzeit-Charter) berufen. Das gilt auch für einen Reeder-Kapitän, der wegen Beschädigung der Ladung durch einen nautischen Fehler bei der Führung des Schiffes in Anspruch genommen wird.

BGH, Urt. v. 26. November 1979 - II ZR 191/78 - Schifffahrtsobergericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 191/78

URTEIL

Verkündet am

26. November 1979

Spengler

Justizangestellte

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. November 1979 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 Schiffahrtsobergerichts Köln vom 27. Juni 1978 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen. Diese hat auch die außergerichtlichen Kosten der Streithelfer im Revisionsrechtszug zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt von dem Beklagten aus abgetretenem Recht ihrer Versicherungsnehmerin, der D. AG, Ersatz wegen eines Ladungsschadens. Diese hatte im Februar 1972 der damaligen Fa. T., Internationale Spedition M. & Co. KG, D. (nachfolgend: T.) einen "Versandauftrag" für eine in Schweden zu erstellende Hochofenanlage erteilt. Danach sollten Teile des Baumaterials unter anderem von bestimmten deutschen Rheinhäfen mit Küstenmotorschiffen nach Lulea (Schweden) befördert werden. Hierzu schaltete T. die Streithelferin zu 1 ein, die ihrerseits



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

die Streithelferin zu 2 beauftragte. Diese wiederum setzte für einen im Juli 1972 von Düsseldorf nach Lulea vorgesehenen Transport von rund 563 t des Baumaterials das KMS "Franz Held" ein. Kapitän und Reeder dieses Schiffes war der Beklagte, von dem es die Streithelferin zu 2 auf Zeit gechartert hatte. Das Schiff kollidierte - bei hälftigem Mitverschulden des Beklagten - unmittelbar nach Antritt der Reise mit einem anderen Fahrzeug. Es erlitt eine schwere Leckage mit starkem Wassereintrich, wodurch die Ladung erheblich beschädigt wurde. Die Klägerin hat die Höhe dieses Schadens auf 663.048,11 DM beziffert. Hiervon fordert sie von dem Beklagten die Hälfte ersetzt. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 331.524,05 DM nebst Zinsen sowie wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in KMS "Franz Held" zu verurteilen.

Der Beklagte und die beiden Streithelfer halten die Klage vor allem deshalb für unbegründet, weil er von der Haftung für nautisches Verschulden freigezeichnet sei.

Das Schifffahrtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt, das Schifffahrtsobergericht hat ihn abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte und die Streithelfer beantragen, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Soweit die Klägerin den Klageanspruch auf § 485 HGB stützt, verkennt sie, daß die Vorschrift nur die Haftung des Reeders für fremdes Verschulden regelt, wogegen es im Streitfall um ein Eigenverschulden des Beklagten geht.

II. Ebensowenig kommen die §§ 511, 512, 606, 607 HGB als Grundlage für den Klageanspruch in Betracht. Diese Bestimmungen befassen sich mit der Haftung des Kapitäns beziehungsweise des Verfrachters gegenüber den Ladungsbeteiligten. Die D■■■■ AG war aber im Verhältnis zu dem mit ihr in keinen frachtvertraglichen Beziehungen stehenden Beklagten kein Ladungsbeteiligter (Befrachter), und zwar auch nicht, was dessen Stellung als Kapitän des KMS "Franz Held" angeht.

III. Entgegen der Ansicht der Klägerin vermag § 823 BGB der Klage ebenfalls nicht zum Erfolg zu verhelfen. Zwar hat der Beklagte durch ein nautisches Verschulden die im Eigentum der D■■■■ AG stehende Ladung erheblich beschädigt. Jedoch ist er von der Haftung hierfür freigezeichnet.

1. Die D■■■■ AG und T■■■■ hatten für die Beförderung des Baumaterials mit Küstenmotorschiffen vereinbart, daß "neben den ADSp die Bedingungen der Gencon C/P sowie die Bedingungen der am Transport beteiligten Unternehmer gelten". Diese Abrede ist nach den rechtlich fehlerfreien Ausführungen des Berufungsgerichts ein Vertrag

zu Gunsten Dritter (§ 328 BGB), nach dem sich die mit der Transportdurchführung befaßten weiteren Unternehmen gegenüber der D[REDACTED] AG jeweils auf ihre eigenen Bedingungen berufen können (vgl. auch Senatsurteil vom 21. Oktober 1971 - II ZR 157/69, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 37 = VersR 1972, 40 f.), soweit es sich um im Seefrachtgeschäft übliche Bedingungen handle, wozu "anerkanntermaßen auch die Freizeichnung von Ladungsschäden gehöre". Wieso diese Abrede, wie die Revision meint, keinen bestimmbaren Inhalt haben soll, ist nicht ersichtlich. Auch geht es hier nicht um die Frage, ob der Letztverfrachter, der keine eigenen Transportbedingungen hat, dem Erstbefrachter haftungsbeschränkende Klauseln der Beförderungsbedingungen des Erstverfrachters mit Erfolg entgegenhalten kann (vgl. insoweit Senatsurteil vom 7. Juli 1960 - II ZR 209/58, LM a.a.O. Nr. 11 = VersR 1960, 727 f. und vom 28. April 1977 - II ZR 26/76, LM a.a.O. Nr. 79 = VersR 1977, 717 f.).

2. Die "Bedingungen" des Beklagten sind in dem Zeit-Frachtvertrag enthalten, den er mit der Streithelferin zu 2 abgeschlossen hat. Für diesen haben die Vertragsparteien ein vorgedrucktes Formular (Name: "Deutzeit") benutzt, das in Deutschland vielfach verwendet wird und bei dem es sich um die deutsche Übersetzung der - von der Baltic and White Sea Conference entworfenen - "Baltime C/P" (Fassung 1912) handelt (vgl. Trappe, Neuere Entwicklungen im Charterrecht des Seeverkehrs S. 6 - Heft 21 der Reihe A der Schriften des deutschen Vereins für internationales Seerecht). In dem Formular befinden sich eine Reihe von für Zeit-Frachtverträge typischen Klauseln. Sie sind die "Bedingungen" des Beklagten im Sinne des zwischen der D[REDACTED] AG und T[REDACTED] geschlossenen Vertrages.

3. a) Klausel 14 ("Haftungsbeschränkungen") der Deutzeit-Charter - und damit der Bedingungen des Beklagten - lautet:

"Unter diesem Vertrag ist die Reederei nicht verantwortlich für Verluste oder Schäden, die an der Ladung ... durch die folgenden Ursachen entstehen: ... durch Kollisionen, ... durch Nachlässigkeit, Fehler oder Irrtum des Lotsen, des Kapitäns oder der Mannschaft oder anderer in unmittelbaren oder mittelbaren Diensten der Reederei stehenden Personen oder durch Fehler in der geschäftlichen oder nautischen Leitung des Dampfers".

b) Die Klausel verstößt nicht gegen die zwingende Haftungsregelung des § 662 HGB, da die Vorschrift auf Charterpartien nicht anzuwenden ist (§ 663 Abs. 2 Nr. 4 HGB).

c) Das Berufungsgericht hat die Klausel dahin ausgelegt, daß sie den Beklagten von der Verantwortung für den Schaden der D. AG als Reeder und als Kapitän des KMS "Franz Held" freistelle. Allerdings, so hat es ausgeführt, sei nach dem Wortlaut der Klausel nur die Reederei von der Haftung für einen Ladungsschaden freigezeichnet. Da jedoch der Beklagte den Frachtvertrag mit der Streithelferin zu 2 ausweislich der Vertragsurkunde als "Kapitän und Reeder" des KMS "Franz Held" abgeschlossen habe, müßten ihm die Bedingungen dieses Vertrages vernünftigerweise auch in seiner Eigenschaft als Kapitän des Schiffes zugutekommen. Deshalb könne er sich auch insoweit auf Klausel 14 der Deutzeit-Charter berufen.

d) Der Senat kann die Auslegung der Klausel durch das Berufungsgericht uneingeschränkt nachprüfen (vgl. Senatsurteil vom 18. März 1971 - II ZR 94/69, LM HGB § 511 Nr. 1 = VersR 1971, 559, 560). Er stimmt dessen Ansicht zu, daß

die Klausel den Beklagten auch von der Haftung dafür freistellt, daß er als Kapitän des KMS "Franz Held" das Eigentum der Demag AG durch einen nautischen Fehler verletzt hat. Allerdings hält es der Senat nicht für richtig, daß sich das aus der Klausel in Verbindung damit ergebe, daß der Beklagte in dem zwischen ihm und der Streithelferin zu 2 geschlossenen Zeit-Frachtvertrag als "Kapitän und Reeder" des KMS "Franz Held" bezeichnet wird. Dem steht entgegen, daß die typischen Klauseln eines Charter-Formulars aus sich heraus auszulegen sind. Jedoch erachtet der Senat die Ansicht des Berufungsgerichts aus folgenden Gründen für zutreffend:

Bei den vielfach großen Werten der Ladung eines Schiffes können Schadensersatzansprüche wegen der Beschädigung oder des Verlusts derselben außergewöhnlich hoch sein. Soweit sie sich gegen ein Besatzungsmitglied richten, übersteigen sie daher fast immer dessen finanzielle Leistungskraft, zumal sich das Entgelt für die Tätigkeit der Besatzung in der Regel nicht an den Risiken orientiert, die mit den von ihr zu bewältigenden Aufgaben verbunden sind. Zum Schutze der Schiffsbesatzung drängen sich damit haftungsbeschränkende oder -ausschließende Klauseln besonders auf. Dem wird seitens der Reeder dadurch Rechnung getragen, daß sie derartige Klauseln in die Bedingungen der Chartepartien oder der Konnossemente aufnehmen, so insbesondere durch das Einfügen der sog. Himalaya-Klausel, die auf einen Schadensfall aus dem Jahre 1954 zurückgeht (vgl. Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht Anh II § 663 b Rnr. 59 f. sowie Prüssmann, Seehandelsrecht § 663 Anm. D 2). Daran fehlt es allerdings bei der Deutzeit-Charter. Jedoch folgt daraus nicht, daß die Besatzung eines Schiffes, das unter einer

solchen Charter fährt, für einen von ihr verschuldeten Schaden an der Ladung uneingeschränkt haftet. Hier greift nämlich - jedenfalls bei der Anwendung deutschen Rechts - der Gedanke ein, daß auch Dritte sich auf haftungsbeschränkende oder -ausschließende Klauseln berufen können, wenn der Vertragszweck (vgl. § 328 Abs. 2 BGB) oder die Interessenlage es naheliegend, vernünftig und sachgerecht erscheinen lassen, daß die Klauseln ihnen ebenfalls zugute kommen sollen. Hiervon ausgehend hat der Senat schon mehrfach bei Binnenschiffstransporten ausgesprochen, daß Klauseln, welche die Haftung des Frachtführers oder des Schiffseigners beschränken oder ausschließen im allgemeinen auch zu Gunsten des Schiffsführers wirken (Urteil vom 7. Juni 1960 - II ZR 209/58, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 11 = VersR 1960, 727, 729 und vom 28. April 1977 - II ZR 26/76, LM a.a.O. Nr. 79 = VersR 1977, 717/718; vgl. ferner Urteil vom 21. Januar 1971 - II ZR 147/68, LM a.a.O. Nr. 33 = VersR 1971, 412/413). Das setzt nicht, wie die Revision unter Hinweis auf das (übrigens einen Seefrachtvertrag betreffende) Senatsurteil vom 9. Juli 1973 - II ZR 86/71, LM § 612 HGB Nr. 4 = VersR 1973, 1038, 1039/1040 meint, voraus, daß es innerhalb des in Frage stehenden Verkehrskreises üblich ist, die Haftung der Besatzung entsprechend der des Frachtführers oder des Schiffseigners zu beschränken. Vielmehr heißt es in der Entscheidung lediglich, daß das Bestehen einer solchen Übung es besonders gebieten kann, bei der Auslegung von haftungsbeschränkenden oder -ausschließenden Klauseln § 328 BGB zu Gunsten der Schiffsbesatzung heranzuziehen. Auch kann der Revision nicht gefolgt werden, soweit sie meint, daß die Frage der Freizeichnung zu Gunsten der Schiffsbesatzung

auf dem Gebiete des Seefrachtrechts anders als bei Transporten auf Binnengewässern zu behandeln sei. Dort (und das zeigt gerade die Schaffung der sog. Himalaya-Klausel) wie hier wird es gleichermaßen für notwendig angesehen, die Haftung der Besatzung zumindest entsprechend der des Verfrachters/Frachtführers oder des Reeders/Schiffseigners zu beschränken. Zudem wäre ohne eine solche Beschränkung diejenige des Verfrachters/Frachtführers oder des Reeders/Schiffseigners wegen des arbeitsrechtlichen Anspruchs der Besatzung auf Freistellung von Schadensersatzansprüchen Dritter im Ergebnis vielfach sinnlos, wobei auch das für den Befrachter, der haftungsbeschränkende oder -ausschließend Klauseln einer Chartepartie oder eines Konnossements akzeptiert, erkennbar ist.

Nun geht es im Streitfall aber nicht nur darum, ob sich die Besatzung eines unter der Deutzeit-Charter fahrender Schiffes auf die Haftungsbeschränkungen der Klausel 14 berufen kann, sondern ob diese auch einem Reeder, soweit er selbst als Mitglied der Besatzung, nämlich als Kapitän, tätig geworden ist, zugute kommt. Das ist ebenfalls zu bejahen. Entscheidend hierfür ist, daß die Klausel sonst für den Reeder-Kapitän weitgehend bedeutungslos wäre, außerdem kein Anhalt dafür besteht, daß sie den Reeder, der sein Schiff nicht selbst führt, haftungsmäßig besser stellen will als den Reeder-Kapitän. Für die Interessen der Befrachter spielt die Gleichbehandlung von Reeder-Kapitän und angestelltem Schiffsführer ohnehin keine wesentliche Rolle, da sie sich in aller Regel vor den Risiken der Beförderung durch den Abschluß einer Transportversicherung schützen

und seit langem die weitgehenden, sich aber zu Gunsten niedriger Frachtraten auswirkenden, Haftungsbeschränkungen oder -ausschlüsse auf der Verfrachter/Reederseite hinnehmen.

Stimpel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe