

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchG §§ 7, 8, 58; VVG § 67; Allg. Geschäftsbedingungen

- a) Zur Frage, inwieweit der Schiffsführer die Ladungsuntüchtigkeit seines Fahrzeugs zu vertreten hat, wenn die Ladungsseite die Laderäume durch ein Spezialunternehmen überprüft und zum Beladen freigegeben hat.
- b) Der Frachtführer kann in Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht rechtswirksam bestimmen, daß Ansprüche des Ladungsempfängers aus dem Verlust oder der Beschädigung der Ladung nur mit seinem Einverständnis auf den Transportversicherer übertragen werden können (Ergänzung zu BGHZ 65, 364 f).

BGH, Urt. v. 9. November 1981 - II ZR 197/80 - Schifffahrtsob-
gericht Karlsruhe
Schifffahrtsgericht
Mannheim

11

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 197/80

URTEIL

Verkündet am

9. November 1981
Kaufmann,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

gegen

1.

2.

-

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 9. November 1981
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel
und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und
Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil
des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom
28. Oktober 1980 aufgehoben und die Sache zur
anderweiten Verhandlung und Entscheidung
- auch über die Kosten der Revision - an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte den Transport einer Schüttladung
von 596 t Kaolin (A. 88) versichert, die mit
MS "Alex-Emma" von Rotterdam nach Weil (Rhein) befördert
und dort am 10. März 1977 angekommen ist. Den Transport-
auftrag hatte die Versicherungsnehmerin der Klägerin, die
E. B. V. in Rotterdam (nachfolgend: E.) an
die ebenfalls in Rotterdam ansässige I. B. V.
(nachfolgend: I.) erteilt, die ihrerseits die
Durchführung des Transports der Beklagten zu 1 übertragen
hat. Diese war Ausrüsterin des MS "Alex-Emma". Schiffs-
führer des Fahrzeugs war der Beklagte zu 2. I. hat



am 28. Februar 1977 einen Ladeschein ausgestellt, für den sie auf Wunsch von E [REDACTED] ein Formular der Speditionsfirma S [REDACTED] & Co. in Augsburg (nachfolgend: S [REDACTED]) verwendete. Diesem Unternehmen oblag aufgrund eines mit E [REDACTED] 1968 geschlossenen Vertrages die "speditionelle Gesamtabwicklung" fast aller E [REDACTED]-Lieferungen in Europa. Zu den Streit von E [REDACTED] übertragenen Aufgaben gehörte auch die Kontrolle des für diese Lieferungen eingesetzten Frachtraums. Hierzu bediente sich Streit der E [REDACTED] B. V. in Rotterdam (nachfolgend: E [REDACTED]). Deren Besichtiger haben gemeinsam mit einem Bediensteten der I [REDACTED] die Laderäume des MS "Alex-Emma" in Rotterdam vor Übernahme der Schüttladung Kaolin untersucht, das Schiff am 28. Februar 1977 zunächst zweimal zurückgewiesen ("rejected") und es schließlich um 15.30 Uhr "acceptable for loading" erklärt.

Bei der Ankunft des MS "Alex-Emma" in Weil wies das Kaolin Verunreinigungen auf. Zum Ausgleich hat die Klägerin an E [REDACTED] 44.788,07 US-Dollar gezahlt. Ferner hat sie 7.072,20 DM für die Schadensfeststellung aufgewendet. Mit der Klage verlangt sie - aus übergegangenem und abgetretenem Recht der E [REDACTED] sowie der Ladungsempfängerin, der J. H. K [REDACTED] GmbH in Weil (nachfolgend: K [REDACTED]) - beide Beträge von den Beklagten ersetzt. Sie hat behauptet, der Beklagte zu 2 habe das E [REDACTED] gehörende Kaolin in Rotterdam in einwandfreiem Zustand übernommen, wogegen die Ladung bei der Ankunft in Weil durch Reste von Kies, Split, Holz, Zement und Kohle verschmutzt gewesen sei. Die Schmutzteilchen hätten von den Wänden der Luken sowie von den Merklungen und den Lukenabdeckungen gestammt. Insoweit sei MS "Alex-Emma"

von den Resten früherer Ladungen nicht ordnungsgemäß gesäubert gewesen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 44.788,07 US-Dollar und 7.072,20 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie hat ferner hilfsweise beantragt, die Beklagte zu 1 wegen dieser Beträge zur dinglichen Haftung mit MS "Alex-Emma" und zur beschränkt persönlichen Haftung im Rahmen des § 114 BinnSchG zu verurteilen.

Nach Ansicht der Beklagten ist die Klage schon deshalb unbegründet, weil MS "Alex-Emma" nach den Anweisungen der Besichtigter von E. [REDACTED] und I. [REDACTED] gesäubert worden sei und diese das Schiff zum Beladen freigegeben hätten. Weiter meinen die Beklagten, daß ein etwaiger Schadensersatzanspruch der Empfängerin K. [REDACTED] verjährt sei. Auch habe K. [REDACTED] diesen nicht wirksam an die Klägerin abtreten können, weil die Beklagte zu 1 - nach den für den Transport geltenden Konnossementsbedingungen - der Forderungsübertragung hätte zustimmen müssen, das aber nicht getan habe. Die Beklagten haben ferner vorgetragen, daß das Kaolin schon bei der Übernahme in Rotterdam vereinzelt Fremdkörper enthalten habe und die Partie bei der Ankunft des MS "Alex-Emma" in Weil keineswegs nennenswert verschmutzt gewesen sei. Im übrigen hätten sie nach den erwähnten Konnossementsbedingungen für Schäden der streitigen Art nicht zu haften.

Die Beklagte zu 1 hat MS "Alex-Emma" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schiffsgerichtsgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Schiffsgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht hat die Klage im wesentlichen aus folgenden Gründen abgewiesen: Zum einen sei ein Verschulden der Beklagten zu verneinen; es würde die Anforderungen an ihre Sorgfaltspflicht als Frachtführer oder als Schiffer überschreiten, wenn sie sich nicht auf die Untersuchungen und die Freigabeerklärung der von der Ladungsseite eingeschalteten besonders erfahrenen E. verlassen dürften. Zum anderen müsse sich die Klägerin ein "widersprüchliches Verhalten" der Ladungsseite entgegenhalten lassen, welche die Ladungstüchtigkeit des MS "Alex-Emma" habe untersucht und das Schiff zum Beladen freigeben lassen, trotzdem aber Schadensersatzansprüche wegen Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes geltend mache. Beide Punkte greift die Revision mit Erfolg an.

I. Ansprüche von E. gegen die Beklagte zu 1

1. Beim derzeitigen Verfahrensstand kommt § 58 Abs. 1 BinnSchG als Grundlage für einen Schadensersatzanspruch von E. gegen die Beklagte zu 1 nicht in Betracht. Dem Vorbringen der Parteien läßt sich nichts dafür entnehmen, daß zwischen E., die einen

Frachtvertrag mit I. [REDACTED] (Hauptfrachtführer) geschlossen hat, und der sodann von I. [REDACTED] mit der Durchführung des Transports beauftragten Beklagten zu 1 (Unterfrachtführer) frachtvertragliche Beziehungen bestanden haben. Zwar wäre die Beklagte zu 1 gemäß § 26 BinnSchG, § 432 Abs. 2 HGB in den Frachtvertrag zwischen E. [REDACTED] und I. [REDACTED] eingetreten, wenn sie mit dem Kaolin den ursprünglichen Frachtbrief angenommen hätte. Das hat aber keine der Parteien behauptet.

2. Nicht auszuschließen ist hingegen, daß die Beklagte zu 1 der E. [REDACTED] zum Ersatz des streitigen Ladungsschadens nach § 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BinnSchG verpflichtet ist. Nach diesen Bestimmungen ist der Ausrüster eines Schiffes für den Schaden haftbar, den ein Besatzungsmitglied einem Dritten durch sein Verschulden in Ausführung seiner Dienstverrichtungen zufügt. Die Haftung, die eine dingliche (§ 4 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG) und nach dem Aussenden des Schiffes zu einer neuen Reise in Kenntnis der Forderung des Geschädigten eine beschränkt persönliche (§ 114 Abs. 1 BinnSchG) ist, setzt allerdings einen Anspruch des geschädigten Dritten gegen das Besatzungsmitglied voraus (Senatsurt. v. 3. Dezember 1964 - II ZR 117/63, LM BinnSchG § 3 Nr. 5 = VersR 1965, 230, 231). Ein solcher Anspruch von E. [REDACTED] gegen den Schiffsführer des MS "Alex-Emma" (den Beklagten zu 2) kann beim derzeitigen Stand des Rechtsstreits nicht verneint werden.

a) Der Anspruch läßt sich allerdings nicht aus § 7 Abs. 1 und 2, § 8 Abs. 2 BinnSchG herleiten. Zwar ist der Schiffsführer nach diesen Vorschriften verpflichtet, beim Unterbringen der Güter in den Laderäumen seines Fahrzeugs die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden. Ferner

bestimmen sie, daß der Schiffsführer, sofern er diese Pflicht schuldhaft verletzt, den Ladungsbeteiligten (Absender, Empfänger) den hierdurch entstandenen Schaden zu ersetzen hat. Jedoch kann nach den vorstehenden (vgl. unter Ziff. 1) Ausführungen nicht angenommen werden, daß E [REDACTED] im Verhältnis zu der Beklagten zu 1 - und damit auch gegenüber dem Beklagten zu 2 - Absender der Partie Kaolin gewesen ist.

b) Grundlage eines Schadensersatzanspruchs von E [REDACTED] gegen den Beklagten zu 2 kann hingegen § 823 Abs. 1 BGB sein. Die Klägerin hat behauptet, daß das mit MS "Alex-Emma" verschiffte Kaolin im Eigentum der E [REDACTED] gestanden habe und während der Reise durch Rückstände aus früheren Ladungen des Schiffes verschmutzt sei; die Rückstände seien insbesondere an den Merklingen und den Lukenabdeckungen festgebacken gewesen und von dort in das Kaolin gelangt. Darin liegt - die Richtigkeit dieses vom Berufungsgericht nicht näher geprüften Vorbringens unterstellt - eine widerrechtliche Verletzung des Eigentums der E [REDACTED] an der Partie Kaolin, wofür ihr der Beklagte zu 2 nach § 823 Abs. 1 BGB zum Schadensersatz verpflichtet ist, sofern ihn ein Verschulden trifft. Letzteres läßt sich beim derzeitigen Stand des Rechtsstreits nicht verneinen.

Ein Schiffsführer, der die Laderäume seines Fahrzeugs nicht in den Zustand versetzt, der notwendig ist, um die Güter ohne Beschädigung befördern zu können, handelt grundsätzlich schuldhaft. Das gilt entgegen der Ansicht der Beklagten auch dann, wenn ihm die Eigenschaften der Güter nicht bekannt sind oder er noch keine Erfahrungen mit ihrem Transport hat sammeln können. Beides kann kein

Freibrief für einen Schiffsführer sein. Vielmehr muß er sich in einem solchen Falle über die Eigenschaften der Ladung, den für eine ordnungsgemäße Beförderung erforderlichen Zustand der Laderäume und die gehörige Art des Stauens unterrichten. Das kann mit Hilfe eines Ladungshandbuches, durch Rückfragen beim Absender oder durch Zuziehung eines Sachverständigen geschehen. In dieser Richtung hat der Beklagte zu 2 selbst nichts unternommen, obwohl er - nach dem Vortrag der Beklagten - für den Transport der Schüttladung Kaolin "Laie" gewesen sein und eine solche Ladung noch zu keiner Zeit gefahren haben soll. Indes war hier von der Ladungsseite ein Unternehmen (E██████████) eingeschaltet, das nach den Ausführungen des Berufungsgerichts für das Befördern von Kaolin sachkundig und erfahren war und die Tauglichkeit des MS "Alex-Emma" für den vorgesehenen Transport zu überprüfen hatte. Dieses hat die Laderäume mehrfach untersucht, dem Beklagten zu 2 Hinweise für deren Reinigung gegeben und schließlich das Schiff "acceptable for loading" erklärt. Ein Schiffsführer kann aber in der Regel davon ausgehen, daß sein Fahrzeug ladungstüchtig ist, wenn er die Maßnahmen getroffen hat, die ein mit der Prüfung der Ladungstüchtigkeit betrautes Spezialunternehmen für notwendig und ausreichend angesehen hat.

Nun hat die Klägerin behauptet, daß die Besichtiger von E██████████ bei der Untersuchung des MS "Alex-Emma" festgebackene Rückstände aus früheren Ladungen des Schiffes auf den zum Verschließen der Lukenöffnungen benötigten Merklings und Lukenabdeckungen nicht hätten sehen können, weil diese beide aufeinander gestapelt gewesen seien. Diese - bestrittene - Behauptung hat das Berufungsgericht für die Verschuldensfrage nicht für wesentlich gehalten. Dazu hat es

ausgeführt, daß nach seiner Überzeugung nicht alle Merklinge verdeckt gewesen sein könnten, es ferner den Besichtigern freigestanden und auch obliegen habe, sich verdeckte Merklinge zur Kontrolle aufdecken zu lassen. Insoweit verkennt das Berufungsgericht, daß der Beklagte zu 2 nach den §§ 7, 8 BinnSchG die Verantwortung für die Sauberkeit der Laderäume des von ihm geführten Schiffes getragen hat und diese nicht dadurch völlig entfallen ist, daß die Ladungsseite ihrerseits die Ladungstüchtigkeit des Schiffes hat überprüfen lassen. Gewiß entlastet es den Beklagten zu 2, soweit die Besichtiger von E [REDACTED] die Laderäume des MS "Alex-Emma" sorgfältig überprüft haben und er deren Hinweise zur Säuberung der Laderäume befolgt hat. Indes haben diese - aus welchen Gründen auch immer - die Merklinge und die Lukenabdeckungen offenbar nicht untersucht. Das führt zu der Frage, ob der Beklagte zu 2 nicht aufgrund seiner eigenen Verantwortlichkeit für die Sauberkeit der Laderäume auf eine solche Untersuchung hätte hinwirken oder die Merklinge und Lukenabdeckungen von sich aus hätte säubern lassen müssen. Immerhin war für den Beklagten zu 2 aus der eingehenden Untersuchung der Luken durch die Ladungsseite erkennbar, daß das Kaolin eine schmutzempfindliche Ladung war. Da sich das Berufungsgericht mit alledem nicht befaßt hat, läßt sich ein Verschulden des Beklagten zu 2 nicht verneinen.

c) Einem Schadensersatzanspruch von Euroclay aus § 823 Abs. 1 BGB kann der Beklagte zu 2 nicht, wie das Berufungsgericht meint, den Einwand unzulässiger Rechtsausübung wegen "widersprüchlichen Verhaltens" entgegensetzen.

11

Läßt ein Ladungsinteressent die Laderäume eines Schiffes darauf untersuchen, ob sie für die ordnungsgemäße Beförderung der Güter tauglich sind, so geschieht das regelmäßig zur eigenen Vorsorge und nicht, um dem Schiffsführer (oder dem Frachtführer) seine Verantwortung für die Ladungstüchtigkeit des Schiffes abzunehmen. Deshalb begründet eine solche Untersuchung mit einer sich anschließenden Freigabeerklärung für das Beladen grundsätzlich keinen Vertrauenstatbestand für den Schiffsführer (oder den Frachtführer) dahin, daß ihn der Ladungsinteressent im Falle eines auch von ihm zu vertretenden Ladungsschadens wegen Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes nicht auf Schadensersatz in Anspruch nehmen wird. Dafür, daß hier - ausnahmsweise - eine andere Beurteilung in Betracht kommen kann, gibt der Sachverhalt nichts her.

d) Rechtlich bedeutungslos ist der Hinweis des Beklagten zu 2 auf die Haftungsfreizeichnung in den Konnossements-Bedingungen der Beklagten zu 1, weil es um einen Fall verschuldeter anfänglicher Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes geht und die Beklagte zu 1 die Haftung hierfür weder für sich noch für den Beklagten zu 2 in Allgemeinen Geschäftsbedingungen rechtswirksam ausschließen konnte (vgl. BGHZ 49, 356, 363; 71, 167, 171). Daß es sich, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, in den Konnossements-Bedingungen der Beklagten zu 1 nicht um eine Haftungsfreizeichnung des "Schiffes" gegenüber der "Ladung" handeln soll, sondern um eine "Freigabeerklärung" seitens der "Ladung", kann nicht angenommen werden. Das Gegenteil macht schon der Satz in dem - lediglich unter Verwendung eines Formulars von Streit ausgestellten - Ladeschein deutlich, daß "für Binnenschiffstransporte die Konnossements-, Übernahme- und sonstigen Bedingungen der transportausführenden Beteiligten gelten".

3. Nicht auszuschließen ist beim derzeitigen Stand des Verfahrens ferner ein Anspruch von E [REDACTED] gegen die Beklagte zu 1 aus § 831 BGB. Nach den vorstehenden Ausführungen kommt ein Schadensersatzanspruch von E [REDACTED] gegen den Beklagten zu 2 aus § 823 Abs. 1 BGB in Betracht und damit auch ein solcher aus § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB gegen die Beklagte zu 1, die den Beklagten zu 2 zum Schiffsführer des MS "Alex-Emma" bestellt hat. Anhaltspunkte für eine Entlastung der Beklagten zu 1 nach § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB sind bisher nicht dargetan.

II. Ansprüche von E [REDACTED] gegen den Beklagten zu 2

Insoweit kann auf die vorstehenden Ausführungen unter I 2 verwiesen werden.

III. Ansprüche von K [REDACTED] gegen die Beklagte zu 1

1. Im Gegensatz zu E [REDACTED] gehört K [REDACTED] als Empfänger der Partie Kaolin zu den Ladungsbeteiligten im Sinne des § 7 Abs. 2 BinnSchG. Diesem Unternehmen haftet daher der Beklagte zu 2 für einen Ladungsschaden nach § 7 Abs. 1 und 2, § 8 Abs. 2 BinnSchG, sofern er seine Pflicht als Schiffsführer des MS "Alex-Emma" vernachlässigt hat, für einen ordnungsgemäßen Zustand der Laderäume des Schiffes zu sorgen. Hierfür ist dann auch die Beklagte zu 1 als Ausrüster dieses Schiffes verantwortlich (§ 2 Abs. 1, § 3 Abs. 1 BinnSchG). Demnach hängt auch insoweit die Haftung der Beklagten zu 1 von der - bisher nicht hinreichend geklärten - Haftung des Beklagten zu 2 ab.

2. Als weitere Grundlage für einen Schadensersatzanspruch von K [REDACTED] gegen die Beklagte zu 1 kommt § 58 Abs. 1 BinnSchG in Verbindung mit § 26 BinnSchG, § 431 HGB in Betracht. Nach § 58 Abs. 1 BinnSchG "haftet der Frachtführer eines Binnenschiffstransports 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". Nach § 26 BinnSchG, § 431 HGB hat er ein Verschulden seiner Leute wie eigenes Verschulden zu vertreten. Den Schaden kann K [REDACTED], obwohl § 58 Abs. 1 BinnSchG nur frachtvertragliche Schadensersatzansprüche begründet und K [REDACTED] nicht Vertragspartner der Beklagte zu 1 gewesen ist, aufgrund der Stellung als Ladungsempfänger geltend machen (Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 58 Anm. 4 b; vgl. auch Helm, Frachtrecht § 429 Anm. 34 sowie Schlegelberger/Geßler, HGB § 435 Rnr. 13). Indes ist auch hier eine Haftung der Beklagten zu 1 von einem schuldhaften Verschmutzen der Partie Kaolin durch den zu ihren Leuten gehörenden Beklagten zu 2 abhängig.

3. Nach dem derzeitigen Stand des Verfahrens ist es allerdings zumindest zweifelhaft, ob K [REDACTED] selbst durch ein Verschmutzen der Partie Kaolin ein Schaden entstanden ist. Die Unterlagen, welche die Klägerin zur Schadenshöhe vorgelegt hat, deuten ebenso wie die Auszahlung der Versicherungssumme an E [REDACTED] darauf hin, daß lediglich bei dieser ein Schaden eingetreten ist; Koenigsfeld ist anscheinend nur als Empfänger und Lagerhalter für E [REDACTED] tätig gewesen. Eine abschließende

Beurteilung zu diesem Punkt ist jedoch nicht möglich, da sich das Berufungsgericht mit der Frage, ob der Ladungseigentümerin E [REDACTED] oder der Ladungsempfängerin K [REDACTED] ein Schaden entstanden ist, nicht befaßt hat.

4. Nun ist K [REDACTED], wie das Berufungsgericht nicht verkannt hat, als Empfänger der Partie Kaolin nicht nur befugt, Ersatz eines - etwaigen - eigenen Schadens von der Beklagten zu 1 zu verlangen, sondern gegen sie auch einen - etwaigen - Schaden von I [REDACTED], die den (Unter-) Frachtvertrag mit der Beklagten zu 1 geschlossen hat und damit im Verhältnis zu ihr Absender der Partie gewesen ist, geltend zu machen. Das folgt aus § 26 BinnSchG, § 435 Satz 1 HGB, wonach der Empfänger nach Ankunft des Gutes am Ort der Ablieferung berechtigt ist, die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte im eigenen Namen gegen den Frachtführer zu verfolgen. Ein Schaden auf seiten von Interrijn würde beispielsweise vorliegen, wenn das Unternehmen seinerseits von seinem Absender, der E [REDACTED], für die Verunreinigung des Kaolin während der Reise nach § 58 Abs. 1 BinnSchG verantwortlich gemacht würde. Die Entscheidung würde aber auch insoweit von einem schuldhaften Verhalten des Beklagten zu 2 abhängen, der als Mitglied zur Besatzung des zur Beförderung eingesetzten Schiffes zum Kreis jener Personen gehört, deren sich I [REDACTED] bei der Ausführung des Transports bedient hat, und deren Verschulden I [REDACTED] nach § 26 BinnSchG, § 431 HGB wie eigenes Verschulden zu vertreten hat (vgl. auch Ratz in RGR Komm. z. HGB § 431 Anm. 2; Helm, Haftung für Schäden an Frachtgütern S. 12; Schlegelberger/Geßler, HGB § 431 Rnr. 5). Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts gilt allerdings auch hier, daß die Beklagte zu 1

aus der Mitwirkung von I [REDACTED] bei der Untersuchung der Laderäume keinen Einwand der unzulässigen Rechtsausübung herleiten kann. Hierzu kann auf die obigen Ausführungen unter I 2 c Bezug genommen werden.

5. Zu der Verjährungsfrage, die das Berufungsgericht offengelassen hat, ist zu bemerken:

Nach Ansicht der Beklagten sind etwaige Ansprüche von K [REDACTED] verjährt. Insoweit greife § 28 Abs. 2 der Konnossements-Bedingungen der Beklagten zu 1 ein, wonach "sämtliche Ansprüche gegen die Reederei nach 6 Monaten verjähren". Zwar hätten sie Ende August 1977 - zunächst bis zum 31. Dezember 1977 - auf die Verjährungseinrede verzichtet. Der Verzicht habe sich jedoch ausschließlich auf etwaige Ansprüche der Versicherungsnehmerin der Klägerin, der E [REDACTED], bezogen.

Dem ist nicht zuzustimmen. Der Versicherer der Beklagten zu 1 hat mit Schreiben vom 19. August 1977 gegenüber den Anwälten der Klägerin erklärt:

"SS 22189/2/MA 'Alex-Emma', Schiffseigner
Fa. Gebr. V [REDACTED]/Ladungsschaden an C [REDACTED] am
9. 3. 77

...

Wir bestätigen Ihnen nochmals auch auf schriftlichem Wege, daß wir auf die Einrede der Verjährung bis zum 31. 12. 1977 verzichten, wenn nicht schon zum Zeitpunkt der Abgabe der Erklärung Verjährung eingetreten ist. Dies geschieht auch für die Eignerin des MS 'Alex-Emma', die Fa. Gebr. V [REDACTED] in Würzburg

(Beklagte zu 1), und für den Schiffsführer F. N. [REDACTED] (Beklagter zu 2). Dessen ungeachtet bemühen wir uns, noch eine entsprechende Genehmigung des Schiffsführers einzuholen. ...".

Diese "Genehmigung" vom 25. August 1977 hat folgenden Wortlaut:

"Ich, unterzeichnender Schiffsführer Franz N. [REDACTED] des MS 'Alex-Emma', erkläre, daß ich hinsichtlich rechtlicher Auseinandersetzungen wegen des an der Ladung C. [REDACTED] entstandenen Schadens vom 9. 3. 77 auf die Einrede der Verjährung verzichte."

Aus beiden - zweifellos zusammengehörenden - Erklärungen, mit denen sich das Berufungsgericht nicht befaßt hat und die deshalb der Senat selbst auslegen kann, läßt sich nichts dafür entnehmen, daß der Verzicht auf die Verjährungseinrede nur die Ansprüche von E. [REDACTED] betroffen habe. Wortfassung und Sinn geben in dieser Richtung nichts her. Die Erklärungen sprechen schlechthin vom "Ladungsschaden am C. [REDACTED]" oder von "rechtlichen Auseinandersetzungen wegen des an der Ladung C. [REDACTED] entstandenen Schadens". Sie unterscheiden nicht zwischen einem Schaden von E. [REDACTED] und von K. [REDACTED], denen beide ein Schaden erwachsen sein konnte und der letztlich von der Klägerin als Transportversicherer zu ersetzen war. Daß E. [REDACTED] und K. [REDACTED] zum Erklärungszeitpunkt ihre etwaigen Schadensersatzansprüche gegen die Beklagten noch nicht an die Klägerin abgetreten hatten, wie es sodann Ende 1977 - unmittelbar vor Beginn der gerichtlichen Auseinandersetzungen - geschehen ist, besagt nichts für die von den Beklagten behauptete Beschränkung ihrer Verzichtserklärungen, die ersichtlich

von dem in der Abgabe derartiger Erklärungen gewiß nicht unerfahrenen Versicherer des MS "Alex-Emma" abgefaßt worden sind.

6. Unbegründet ist der Einwand der Beklagten zu 1, die Klägerin könne Ansprüche von K [REDACTED] zumindest deshalb nicht mit Erfolg geltend machen, weil nach § 27 ihrer Konnossements-Bedingungen "die Rechte aus dem mittels dieses Konnossements abgeschlossenen Transportvertrages ohne Einverständnis der Reederei nicht übertragbar sind" und die Beklagte zu 1 einer Übertragung der Rechte von K [REDACTED] auf die Klägerin nicht zugestimmt habe. Die Klausel, die sich in gleicher oder ähnlicher Fassung in zahlreichen Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen) findet, ist unwirksam, soweit sie den Rechtsübergang von Schadensersatzansprüchen des Ladungsempfängers wegen Verlusts oder Beschädigung der Güter auf den Transportversicherer von der Zustimmung des Frachtführers (Reederei) abhängig macht.

Der Senat hat bereits in dem in BGHZ 65, 364 f abgedruckten Urteil ausgesprochen, daß der Frachtführer in Allgemeinen Geschäftsbedingungen den in § 67 Abs. 1 VVG vorgesehenen gesetzlichen Übergang des gegen ihn wegen Verlusts oder Beschädigung der Güter gerichteten Schadensersatzanspruchs auf den Transportversicherer nicht wirksam ausschließen kann. Denn dadurch wird, wie in jener Entscheidung näher dargelegt worden ist, der Versicherungsnehmer (oder ein von diesem verschiedener Versicherter) entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligt. Das trifft ferner zu, wenn der Frachtführer in Allgemeinen Geschäftsbedingungen festlegt,

daß die rechtsgeschäftliche Übertragung (Abtretung) von gegen ihn gerichteten Schadensersatzansprüchen des Versicherungsnehmers (oder des Versicherten) wegen des Verlusts oder der Beschädigung der Güter auf den Transportversicherer seiner Zustimmung bedarf. Die Dinge liegen hier nicht anders als beim klauselmäßigen Ausschluß des gesetzlichen Rechtsübergangs nach § 67 Abs. 1 VVG. Gewiß könnte daher der Beklagten zu 1 § 27 ihrer Konnossements-Bedingungen nicht weiterhelfen, wenn K. [REDACTED] Versicherungsnehmer oder jedenfalls Versicherter hinsichtlich der Schüttladung Kaolin gewesen wäre. Davon kann aber nicht ausgegangen werden. Unbestritten ist E. [REDACTED] Versicherungsnehmer gewesen. Ferner spricht der Inhalt der zwischen E. [REDACTED] und der Klägerin abgeschlossenen General-Police für Gütertransporte sowie die Auszahlung der Deckungssumme an E. [REDACTED] dafür, daß diese auch die Versichertenstellung innegehabt hat. Jedoch hat der Empfänger einer gegen die Transportgefahren versicherten Ladung unabhängig davon, ob er selbst aus der Versicherung berechtigt ist, ein besonderes Interesse daran, die Ansprüche, die ihm beim Verlust oder der Beschädigung eines Gutes für die Ladungsseite gegen den Frachtführer zustehen, uneingeschränkt auf den Transportversicherer übertragen zu können. Dann braucht nicht er gegen den Frachtführer vorzugehen, sondern er kann das, insbesondere die nicht selten schwierige Führung eines Prozesses, dem Transportversicherer überlassen. Daran, daß solche Rechte nicht übergehen, hat der Frachtführer kein billigenswertes Interesse. Binnenschiffstransporte werden regelmäßig, und zwar von der Ladungsseite versichert. Damit will sich diese beim Eintritt von Transportschäden auch vor Auseinandersetzungen mit dem Frachtführer schützen. Das weiß der Frachtführer, wie ihm auch bekannt ist, daß in Schadensfällen sein Kontrahent fast immer

11

der Transportversicherer ist. Es widerspricht deshalb den Geboten von Treu und Glauben, wenn der Frachtführer in Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Übertragung von Ansprüchen des Ladungsempfängers aus dem Verlust oder der Beschädigung des Gutes auf den Transportversicherer an eine in seinem Belieben stehende Zustimmung knüpft.

IV. Ansprüche von K. [REDACTED] gegen den Beklagten zu 2

Insoweit kann auf die vorstehenden Ausführungen unter III 1 verwiesen werden. Für die Verjährungsfrage und für die Abtretungsfrage gelten die Darlegungen unter III 5 und 6 entsprechend. Dabei kann unerörtert bleiben, ob sich der Beklagte zu 2 gegenüber K. [REDACTED] nicht nur auf die Verjährungsregelung in § 28 Abs. 2 der Konnossements-Bedingungen der Beklagten zu 1 berufen kann (vgl. Senatsurt. v. 28. April 1977 - II ZR 26/76, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 79 = VersR 1977, 717 f sowie Senatsurt. v. 26. November 1979 - II ZR 191/78, VersR 1980, 572 f), sondern auch auf das Verbot einer zustimmungsfreien Rechtsübertragung in § 27 dieser Bedingungen.

V. Die Sache bedarf danach weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Sie war deshalb - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils - zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen. Sollte diese ergeben, daß der Beklagte zu 2 die Schüttladung Kaolin schuldhaft verschmutzt hat, so dürfte sich für den Schaden von E. [REDACTED] oder einen - etwaigen - Schaden von I. [REDACTED] die Frage eines Mitverschuldens stellen, sofern die - letztlich auf Veranlassung von E. [REDACTED] eingeschaltete - E. [REDACTED]

die Untersuchung der Ladungstüchtigkeit des MS "Alex-Emma"
und die Freigabe des Schiffes zum Beladen mit dem schmutz-
empfindlichen Kaolin nicht mit der gebotenen Sorgfalt
vorgenommen haben oder die dabei mitwirkende I [REDACTED]
ihrerseits schuldhaft gehandelt haben sollte.

Stimpel

Bundschuh

Dr. Schulze

Brandes

Dr. Bauer