

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2131 065

Allg. Geschäftsbedingungen;
BGB §§ 276 D, 823 Ha

Zur Frage, inwieweit ein unter Zugrundelegung allgemei-
ner Geschäftsbedingungen vereinbarter Haftungsausschluß
zugunsten Dritter bei deren Haftung aus unerlaubter
Handlung wirkt.

Rheinschiffahrtsober-
gericht Köln
Rheinschiffahrtsgericht

BGH Urt. v. 7. Juli 1960 - II ZR 209/58 - Duisburg-Ruhrort

Verkündet
am 7. Juli 1960

Pfauz, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

1. der Firma F [REDACTED], Schiffahrts-Aktiengesellschaft
in M [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand daselbst,
2. des Kapitäns Martin D [REDACTED] von MS "L [REDACTED]" aus
O [REDACTED],

Beklagte, zu 1: Revisionsklägerin,
zu 2: Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Herbert [REDACTED] -

gegen

die N [REDACTED]-Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft
in K [REDACTED], G [REDACTED]straße [REDACTED] - [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand daselbst,

Klägerin, Revisionsbeklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 23. Juni 1960 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Fischer, Dr. Nörr, Dr. Haager und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

1. Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiffahrts-
obergerichts - in Köln vom 7. August 1958 wird zurück-
gewiesen.

- 1a -

2. Auf die Revision der Beklagten zu 1 wird das bezeichnete Urteil insoweit aufgehoben, als der Klageanspruch gegen die Beklagte zu 1 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt worden ist.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil des Rheinschifffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort vom 12. Juli 1957 wird auch in Richtung gegen die Beklagte zu 1 zurückgewiesen.

3. Die Klägerin hat die gesamten Kosten des Rechtsstreits einschließlich der Kosten des Verklarungsverfahrens D [REDACTED] - 3 II 19/56 des Rheinschifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort - zu tragen.

Von Rechts wegen



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



Tatbestand:

Anfang 1956 mußte die Firma J. P. [REDACTED] AG. in Köln Eisenkonstruktions-Großteile und Kleinmaterial von Köln nach Dehrn an der Lahn schaffen. Da der Landtransport wegen der Größe der Teile schwierig war, verhandelte die Firma P. [REDACTED] mit der Firma R. [REDACTED], Gesellschaft für Schifffahrt, Spedition und Lagerei m.b.H. in Köln, über den Transport auf dem Wasserwege. Herren der Firma R. [REDACTED] beabsichtigten die Konstruktionsteile bei der Firma P. [REDACTED]; die örtlichen Verhältnisse an der Lahn wurden gemeinsam in Augenschein genommen. Zu einigen Besprechungen wurde auch der Beklagte zu 2 (künftig der Beklagte genannt) als Führer des der Beklagten zu 1 (künftig die Beklagte genannt) gehörenden, von der Firma R. [REDACTED] für den Transport in Aussicht genommenen MS "I. [REDACTED]" (196 ts, Länge: 33,42 m, Breite: 5,11 m) zugezogen. Mit ihrem Schreiben vom 18. Januar 1956 bestätigte die Firma R. [REDACTED] der Firma P. [REDACTED], daß sie den Transport - zunächst für zwei Reisen - von Köln nach Dehrn mit einem Lahnschiffe gegen eine Lumpsumfracht in Höhe von 2 700 DM je Reise zu ihren Konnossements- und Übernahme-Bedingungen fest übernommen habe. Bei diesen Bedingungen handelt es sich um die sogenannten "Oberrheinischen Konnossementsbedingungen", die seit etwa vier Jahrzehnten sowohl am Oberrhein wie am Niederrhein in Gebrauch sind und in den beteiligten Wirtschaftskreisen einen feststehenden Begriff darstellen. § 20 dieser Bedingungen enthält folgende Bestimmungen:

"Im Falle von Verlust oder Beschädigung der Ware bei Durchführung des Transportes, insbesondere durch Schiffsunfälle, Feuer, Eindringen von Wasser durch Leckage, Wellenschlag oder Regen, haben die Ladungsbeteiligten oder die Versicherer keinen

Anspruch gegen die Reederei wegen irgendwelcher Handlungen oder Unterlassungen des Schiffes oder der Schiffsmannschaft, z.B. wegen falsch ausgeführter Bewegungen, begangener Unvorsichtigkeiten, bewiesener Unfähigkeit oder Nachlässigkeit beim Manipulieren der Güter oder Navigation des Schiffes oder der Prüfung seiner Fahrtüchtigkeit. Ebenso lehnt die Reederei jede Verantwortung ab wegen Handlungen oder Unterlassungen vorbezeichneter Art seitens der Kapitäne oder der Besatzung ihrer Schleppboote oder der Führer oder Besatzung der anderen Schiffe, welche einen Schleppzug bilden mit dem Schiff, welches die verlorene oder beschädigte Ware befördert hat, gleichgültig, ob diese Schleppboote oder Schiffe Eigentum der Reederei sind oder nicht. Vorstehender Haftungsausschluß erstreckt sich auch auf ein etwaiges Verschulden der Angestellten der Reederei, denen die Einteilung der Schiffe zur Beladung und die Zusammenstellung der Schleppzüge obliegt. Sind zur Errettung von Schiff und Ladung Havarie-grosse-Kosten aufgewandt worden, so entfällt in allen vorbezeichneten Fällen eine Haftung der Reederei für die auf die Ladung entfallenden Havarie-grosse-Anteile; hat die Reederei Havarie-grosse-Kosten vorgelegt oder sind ihr Schäden entstanden, die in grosser Havarie zu verrechnen sind, so sind die Ladungsbeteiligten nicht berechtigt, die Zahlung der auf die Ladung entfallenden Havarie-grosse-Anteile zu verweigern."

Die Firma P [REDACTED] hat diesem Schreiben der Firma R [REDACTED] vom 18. Januar 1956 nicht widersprochen.

Am 24. April 1956 wurden mit dem "H [REDACTED]"-Kran in Köln drei ca. 18 x 4,5 m große, bis zu ca. 1,30 m dicke Bunkerwände im Gewichte von 19,5 ts, 19,9 ts und 17,5 ts in das an der Kaismauer liegende, vom Beklagten geführte MS "I [REDACTED]" verladen, mit dem die Beklagte den Transport als Unterfrachtführerin der Firma R [REDACTED] ausführte. Bei der Verladung waren außer dem Beklagten zugegen: der Lademeister C [REDACTED], der kaufmännische Angestellte D [REDACTED] und der Inspektor W [REDACTED], sämtlich von der Firma R [REDACTED], sowie bis zur Einladung der dritten Wand auch der Montageingenieur G [REDACTED] der Firma P [REDACTED]. Die drei Wände wurden aufrecht nebeneinander in das Schiff auf Eisenschwellen gesetzt, so daß sie, auf ihren Längsseiten

stehend, mit ihrer Breitseite von 4,5 m nach oben ragten; die an die Backbordseite gesetzte Wand wurde wegen des vorstehenden Untergurtes verkehrt, also mit dem schmäleren Obergurt nach unten, aufgestellt. Zu ihrer Befestigung am Schiff wurden - außer den wenigen hierfür zur Verfügung stehenden Drahtseilen aus dem Schiffszubehör - etwa 3 - 5 mm starker Runddraht - mehrfach genommen- verwendet. Dieser gehörte der Firma P [REDACTED] und war zum Teil zum Befestigen der Wände auf dem Landtransport und während des Lagerns am Kai benutzt worden, zum anderen Teil dabei unbenutzt als Rest einer Drahtrolle übrig geblieben. Nach der Einladung der Wände wollte der Beklagte Eisenkleinzeug verladen, das ebenfalls zum Transport bestimmt war und etwa 50 m unterhalb auf dem Kai lag. Um dorthin zu kommen, wollte er das Schiff bis dahin sacken lassen. Er legte daher achtern ab. Dabei kam das Schiff aus nicht geklärter Ursache - vielleicht infolge des von einem anderen vorbeifahrenden Schiff verursachten Wellenschlages - ins Schaukeln. Befestigungsdrähte rissen, zwei der Wände kippten nach Backbord und das Schiff kenterte und sank.

Die Klägerin hat der Firma P [REDACTED] als deren Transportversicherer Ersatz für den entstandenen Schaden geleistet und macht im vorliegenden Prozeß kraft Gesetzes auf sie übergegangene und vorsorglich auch an sie abgetretene Schadensersatzansprüche der Firma P [REDACTED] gegen die Beklagten geltend. Sie hat beantragt, die Beklagten, gesamtschuldnerisch haftend, und zwar die Beklagte zu 1 außer dinglich mit dem Motorschiff "L [REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend, zu verurteilen, an die Klägerin 19 072,86 DM nebst Zinsen zu zahlen.

Die Klägerin hat behauptet, das Kentern und Sinken des Schiffes sei von beiden Beklagten verschuldet worden, was diese bestreiten. Die Beklagten berufen sich im übrigen auf den Ausschluß ihrer Haftung.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat es bei der Klageabweisung gegen den Beklagten belassen, während es den Klageanspruch gegen die Beklagte dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt hat.

Die Beklagte erstrebt mit ihrer Revision die Abweisung der gegen sie gerichteten Klage; die Klägerin verfolgt mit ihrer Revision die Klage gegen den Beklagten weiter. Die Klägerin und der Beklagte bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht prüft, ob der Firma P. [REDACTED] als der Rechtsvorgängerin der Klägerin Schadensersatzansprüche gegen die beiden Beklagten erwachsen sind.

I. Das Bestehen vertraglicher Ansprüche (§§ 26 ff, insbesondere § 58 BSchG) verneint das Berufungsgericht auch in Richtung gegen die Beklagte, da diese als Unterfrachtführerin der Firma R. [REDACTED] mangels Vorliegens der Voraussetzungen des § 432 Abs. 2 HGB nicht in vertragliche Beziehungen zu der Firma P. [REDACTED] getreten sei. Gegen diese Auffassung des Berufungsgerichts werden keine Revisionsanträge erhoben. Ob aus dem zwischen der Beklagten und der Firma R. [REDACTED] geschlossenen Unterfrachtvertrag hinsichtlich

des Beförderungsgutes vertragliche Sorgfalts- und Schutzpflichten auch der Firma P [REDACTED] gegenüber herzuleiten sind, die zu einer Anwendung des Vertragsrechtes führen könnten (BGH JZ 1960, 124; vgl. auch Lorenz daselbst S. 108 ff; Heiseke und Larenz in NJW 1960, 77, 78), bedarf keiner Prüfung, da die Haftung der Beklagten an sich schon nach §§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG begründet ist. Das gleiche gilt hinsichtlich des zwischen der Beklagten und dem Beklagten bestehenden Dienstvertrages, da der Beklagte an sich schon nach § 823 Abs. 1 BGB haftet.

II. 1. Das Rheinschiffahrtsobergericht hält an sich die Voraussetzungen der Haftpflicht beider Beklagter nach §§ 3, 7 BSchG für gegeben. Es führt aus: Der Beklagte habe das Kentern des Schiffes und damit den Schaden der Firma P [REDACTED] unter Verletzung der ihm als Schiffsführer obliegenden Sorgfaltspflicht verursacht. Die drei schweren Bunkerwände seien zum Teil durch 3 - 5 mm starke, mehrfach genommene und verrödelte Runddrähte untereinander und am Schiff befestigt worden, weil stärkere Drahtseile nicht zur Verfügung gestanden hätten. Als das achtern vom Kai abgelegte Schiff ins Schaukeln geraten sei, sei einer der Befestigungsdrähte gerissen. Dadurch sei zuerst eine und dann eine zweite Wand gekippt und das Schiff gekentert. Das Schiff habe, wie sich aus dem Gutachten des Sachverständigen Graff ergebe, mit dem Gewicht der drei Wände noch eine gute Stabilität besessen und hätte daher unbedenklich etwa 100 m an der Kaimauer verholt werden können, wenn die Befestigung der Wände am Schiff gehalten hätte. Allein in dem Zerreißen der Runddrähte sei die Ursache des Kenterns zu erblicken. Gerissen seien aber die Drähte deshalb, weil sie für die starke Belastung, die von den schweren Bunkerwänden auf dem schaukelnden Schiff ausgegangen sei, zu schwach gewesen

seien. Das Verrödeln mehrerer solcher Drähte habe die Gefahr des Reißens keineswegs behoben; denn erfahrungsgemäß würden bei der Beanspruchung eines solchen behelfsmäßigen Mehrfach-Seiles nicht alle Drähte gleichzeitig gleichmäßig, sondern sehr leicht ungleichmäßig und nacheinander belastet, so daß immer die Gefahr bestehe, daß die einzelnen Drähte einzeln nacheinander übermäßig beansprucht würden und zer-rissen. Die mangelnde Eignung der Runddrähte habe der Be-klagte als Schiffsführer erkennen müssen. Wenn der Beklagte selbst keine ausreichende Menge von Schiffsdrahtseilen an Bord gehabt habe, habe er weitere Drahtseile von seiner Reederei, der Beklagten, anfordern müssen. Keinesfalls habe er die schweren Wände unzureichend befestigen dürfen. Das Verschulden des Beklagten werde auch nicht durch Um-stände ausgeräumt oder gemindert, die auf Seiten der Firma P. gegeben seien. Den Montageingenieur G., der die sachgerechte Behandlung der Wände zu überwachen gehabt habe, treffe keine Verantwortung und keine Schuld. Die ge-hörige Stauung der Ladung sei allein Aufgabe des Beklagten als des Schiffsführers gewesen (§ 8 Abs. 2 BSchG). G. habe weder Kenntnisse und Erfahrungen auf dem Gebiet der Schiff-fahrt besessen noch sei er berechtigt gewesen, dem Beklag-ten als Schiffsführer Anweisungen zu geben. Der Firma P. hätten keine Verpflichtungen bezüglich der Ver-stauung oder der Stellung von genügend starken Drahtseilen hierfür obgelegen. G. habe auch nicht durch Überlassung der dünnen Drähte seiner Firma an den Beklagten irgend eine Verantwortung für die Eignung der Drähte zum Verstauen übernommen.

2. Die Ansicht des Berufungsgerichts, die Voraus-setzungen für eine Haftung des Beklagten nach § 7 BSchG

seien an sich gegeben, ist rechtsirrig. Nach § 7 Abs. 2 haftet der Schiffsführer "den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger)" für den durch die Vernachlässigung seiner Sorgfaltspflicht entstehenden Schaden. Die Firma P [REDACTED] war nicht Absender. In dem zwischen der Firma R [REDACTED] und der Beklagten geschlossenen (Unter-) Frachtvertrag war Absenderin die Firma R [REDACTED] (Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 2. Aufl. § 26 Anm. 3 c); sie und nicht die Firma P [REDACTED] wäre als Absenderin zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs gegen den Beklagten nach § 7 Abs. 2 aktiv legitimiert. Als Abladerin ist die Firma P [REDACTED] (im Gegensatz zu der seerechtlichen Regelung nach § 512 HGB) nicht anspruchsberechtigt (Vortisch-Zschucke, § 7 Anm. 3 c). Wer Empfänger des Beförderungsgutes war, ist im angefochtenen Urteil nicht festgestellt.

Wohl aber haftet der Beklagte an sich aus unerlaubter Handlung wegen Eigentumsverletzung nach § 823 BGB. Der Beklagte hatte sowohl auf Grund Gesetzes (§ 8 Abs. 2 BSchG) als auch auf Grund seines mit der Beklagten geschlossenen Dienstvertrages die Pflicht zur ordnungsgemäßen Stauung der Wände. Infolge seiner Dienstpflichten war er in die Lage gekommen, mit dem Eigentum der Firma P [REDACTED] zu hantieren. Wer mit fremdem Eigentum umgeht, hat dabei die im Verkehr erforderliche Sorgfalt zu wahren und verletzt fahrlässig fremdes Eigentum, wenn er diese Sorgfalt außer acht läßt und hierdurch das Eigentum beschädigt wird. Er kann sich nicht darauf berufen, daß er die Rechtspflicht, mit der Sache in einer bestimmten Weise zu verfahren, nicht dem Eigentümer, sondern einem anderen gegenüber übernommen habe (RGZ 156, 193, 198;

BGHZ VersR 1954, 223 f). Der Beklagte hat, wie das Berufungsgericht rechtsfehlerfrei festgestellt hat, die Pflicht zur ordnungsgemäßen Stauung schuldhaft verletzt, indem er zu dünne Drähte zum Befestigen der schweren Wände verwendete, die der starken Belastung nicht standgehalten haben.

3. Die Beklagte haftet der Firma P [REDACTED] für den durch das Verschulden des Beklagten verursachten Schadens an sich nach §§ 3, 4 Abs. 1 Nr. 3 BSchG. Zwar setzt die Haftung des Schiffseigners gegenüber dem Dritten, der hier im Gegensatz zu § 7 nicht ein Ladungsbeteiligter zu sein braucht, nach § 3 nicht nur das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung voraus, sondern darüber hinaus, daß gegen diese wegen ihres Verschuldens ein Schadensersatzanspruch besteht. Als solcher kommt aber nicht nur ein Anspruch nach § 7 BSchG, sondern auch ein Anspruch auf Grund der allgemeinen bürgerlichrechtlichen Vorschriften, insbesondere auf Grund unerlaubter Handlung in Frage (BGHZ 26, 152, 157).

III. Das Rheinschiffahrtsobergericht ist in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht der Ansicht, daß die an sich auf Grund des Verschuldens des Schiffsführers bestehende Haftung der beiden Beklagten durch § 20 der Konnossementsbedingungen (KB) ausgeschlossen sei. Die zwischen den Firmen P [REDACTED] und R [REDACTED] vereinbarte Freizeichnung wirke als echter Vertrag zugunsten Dritter im Sinn des § 328 BGB unmittelbar befreiend auch für die beiden Beklagten. Ein Vertrag zugunsten Dritter liege nicht nur vor, wenn dem Dritten unmittelbar gegen den Vertragschließenden eine Forderung, sondern auch dann, wenn ihm das

Recht zustehen sollte, eine an sich geschuldete Leistung zu verweigern. Ob das im Einzelfalle gewollt sei, müsse durch Auslegung ermittelt werden. Im vorliegenden Falle sprächen Wortlaut und Zweck der Vereinbarung sowie die Interessenlage dafür. Da nach dem zwischen den beiden Firmen geschlossenen Frachtvertrag der Transport mit einem Schiff der Beklagten durchgeführt werden sollte, sei diese und nicht die Firma R. [REDACTED] "die Reederei" im Sinne des § 20 KB. Sinn und Zweck der Freizeichnung sei, ein bestimmtes Verhältnis zwischen den üblichen Frachtraten und dem Risiko des Frachtführers herzustellen. Dieser Zweck würde vereitelt werden, wenn die Freizeichnung nicht auch dem Unterfrachtführer zugute käme, da dessen uneingeschränkte Haftung sich steigend auf die ihm vom Hauptfrachtführer zu zahlende Fracht auswirken müßte. Diese Auslegung der Freizeichnungsklauseln sei in den in der Rheinschiffahrt beteiligten Wirtschaftskreisen anerkannt und üblich. Deshalb pflegten die Absender, mindestens bei risikoreichen Transporten, wie auch im vorliegenden Fall geschehen, eine Transportversicherung abzuschließen.

Obgleich im § 20 ausdrücklich nur die Haftung der Reederei für Handlungen ihrer Kapitäne ausgeschlossen sei, müsse die Freizeichnung doch als Ausschluß auch der Haftung der Kapitäne selbst als Dritter im Sinne des § 328 BGB ausgelegt werden. Dafür spreche der Zweck der Freizeichnung, da die uneingeschränkte Haftung der Schiffsführer sich unmittelbar kosten- und damit frachten erhöhend auswirke; es müßten nämlich entweder die Gehälter der Schiffsführer erhöht oder teure Haftpflichtprämien von den Reedereien für die Kapitäne entrichtet werden. Eine

Freizeichnung zwar der Reedereien wegen Handlungen ihrer Kapitäne, aber nicht der Kapitäne selbst würde sich kaum mit der Fürsorge- und Treuepflicht der Reedereien gegenüber ihren Kapitänen vereinbaren lassen, weshalb ein solcher Vertragswille nicht anzunehmen sei. Das wirtschaftliche Interesse der Absender an der Haftung der Schiffsführer sei wegen der meist geringeren wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Kapitäne verhältnismäßig gering. Aus allen diesen Gründen entspreche die Auslegung der Freizeichnungsklausel als Befreiung auch der Schiffsführer einer allgemeinen Auffassung und Übung der Rheinschiffahrt, wie schon das Rheinschiffahrtsgericht ausgeführt habe.

Dieser Auffassung stimmt der erkennende Senat im wesentlichen zu. Der Senat kann die Konnossementsbestimmungen frei auslegen, da ihre Geltung über den Bereich eines Oberlandesgerichtsbezirks hinausreicht. Bei der Auslegung sind nicht die Belange beider Vertragsparteien für den Einzelfall, sondern die Belange beider Wirtschaftskreise, denen die Vertragsschließenden angehören, in billiger Weise gegeneinander abzuwägen (RGZ 170, 241).

a) Zwischen zwei Vertragsparteien kann vereinbart werden, daß die (künftige) Haftung eines Dritten ausgeschlossen sein soll. Zwar hat nach herrschender Meinung (RGZ 124, 325 f; 148, 257, 262; aa Erman BGB 2. Aufl. § 397 Anm. 2), deren Richtigkeit hier keiner Nachprüfung bedarf, eine solche Vereinbarung keine dingliche Wirkung, also nicht die Wirkung, daß beim Vorliegen des haftungsbegründenden Tatbestandes der Anspruch des am Vertrag beteiligten Gläubigers gegenüber dem Dritten überhaupt nicht zur Entstehung kommt, da ein Erlaßvertrag nur eine bestehende,

nicht eine künftige Forderung zum Gegenstand haben kann, jedenfalls aber die Zustimmung des Dritten voraussetzt, die Rechtsfigur des Vertrages zugunsten eines Dritten nach § 328 BGB aber nur für Verpflichtungsgeschäfte, jedoch nicht für Verfügungen in Betracht kommt (RGZ 127, 126, 128; 148, 262 f). Wie das Reichsgericht in den beiden zuletzt genannten Entscheidungen zutreffend ausgeführt hat, kann aber nach dem das Schuldrecht beherrschenden Grundsatz der Vertragsfreiheit der Gläubiger sich gegenüber dem Schuldner verpflichten, einen (auch künftig erst entstehenden) Anspruch nicht geltend zu machen (pactum de non petendo), und durch Vertrag zugunsten eines Dritten (§ 328) kann auch bedungen werden, daß dem Dritten ein unmittelbarer Unterlassungsanspruch gegen den Gläubiger auf Nichtgeltendmachung des Haftungsanspruchs zustehen soll. Dadurch wird für den Dritten eine Einrede begründet, die der Geltendmachung des Haftungsanspruches entgegensteht.

b) Der Haftungsausschluß in § 20 KB bezieht sich nicht nur auf die Firma R■■■■■, sondern auch auf die Beklagte. Die Firma R■■■■■ betreibt, wie sich aus dem Kopf ihrer Briefe, insbesondere des hier in Frage kommenden Frachtauftrag-Aannahmeschreibens vom 18. Januar 1956, aber auch aus der Abwicklung des vorliegenden Transportauftrages ergibt, die Rhein-, ... Lahn- ... Schifffahrt in Verbindung mit der Beklagten. Für die Beförderung waren im vorliegenden Fall nach dem genannten Schreiben Motorschiffe der Beklagten, insbesondere das MS "L■■■■■" in Aussicht genommen. "Die zur Durchführung gelangenden Transporte" unterlagen vereinbarungsgemäß den Konnossements- und Übernahmebedingungen der Firma R■■■■■. Der in § 20 enthaltene Haftungsausschluß wäre ohne weiteres zum Zuge gekommen,

wenn die Firma R [REDACTED] den Transport mit ihrem eigenen Schiff durchgeführt hätte. Die Interessenlage hat sich nicht dadurch geändert, daß für den Transport ein Schiff der Beklagten, wie im übrigen von vornherein vereinbart, verwendet worden ist. Denn für die Firma P [REDACTED] konnte es gleichgültig sein, wem das MS "L [REDACTED]" gehörte. Die Rechtslage, die für sie durch den Haftungsausschluß geschaffen wurde, konnte sich nicht dadurch verbessern, daß für den Transport ein nicht der Firma R [REDACTED] gehörendes Schiff eingesetzt worden ist. Wenn die Firma P [REDACTED] den Haftungsausschluß für den Transport vereinbarte und sogar wußte, daß ein Lahnschiff für diesen Transport verwendet wurde, so muß nach vernünftiger Betrachtungsweise der Wille der Vertragsschließenden dahin angenommen werden, daß der Haftungsausschluß nicht nur der Firma R [REDACTED], sondern auch der Beklagten als der "Reederei" zugute kommen sollte. Im übrigen ist auch den Ausführungen des Berufungsgerichts über den Zweck der Freizeichnung, den Frachtbetrag in ein bestimmtes Verhältnis zu dem Risiko des Frachtführers zu setzen, beizustimmen. Aus dem Sinn des Haftungsausschlusses zugunsten der Beklagten ergibt sich ohne weiteres, daß die Beklagte ein selbständiges Recht gegen die Firma P [REDACTED] erwerben sollte, von ihr die Unterlassung der Geltendmachung von Haftungsansprüchen wegen eines Verschuldens ihres, der Beklagten, Schiffsführers, zu verlangen.

c) Das Berufungsgericht hat auch recht, wenn es die Freizeichnung zugunsten des Beklagten eingreifen läßt. Die Revision der Klägerin kann dem keine stichhaltigen Einwendungen entgegensetzen. Nicht der Wortlaut der Freizeichnung, sondern nur ihr Sinn und Zweck kann entscheidend sein; dieser Auslegungsgrundsatz kann auch bei der an sich

gebotenen einschränkenden Auslegung von Freizeichnungsklauseln nicht unbeachtet bleiben. Die Auffassung des Rheinschiffahrtsobergerichts wird schon von seiner in Übereinstimmung mit dem Rheinschiffahrtsgericht getroffenen Feststellung getragen, daß Freizeichnungsklauseln für die Reederei nach allgemeiner Auffassung und Übung in der Rheinschiffahrt auch zugunsten der Schiffsführer gelten. Denn eine solche Übung ist eine wichtige Erkenntnisquelle für die Auslegung und Deutung allgemeiner Geschäftsbedingungen (RGZ 170, 242).

d) Nach Auffassung des Berufungsgerichts verstößt die Freizeichnung nicht gegen die guten Sitten (§ 138 BGB). Die Rheinreedereien, so führt das Berufungsgericht aus, die den Abschluß von Frachtverträgen von der Annahme der Oberrhein-Konnossementsbedingungen abhängig machten, hätten keine monopolähnliche Stellung inne, da es neben ausländischen Reedereien und Partikulierschiffern auf der Lahn besonders am Niederrhein Reedereien gebe, die auf der Annahme dieser Bedingungen nicht beständen.

Die Revision der Klägerin rügt nach § 286 ZPO, daß die Auskunft der Schifferbörse in Duisburg und der Industrie- und Handelskammer in Köln über die wirtschaftliche Vormachtstellung der Beklagten nicht eingeholt worden sei. Die Berechtigung dieser Rüge bedarf keiner Prüfung. Auch wenn unterstellt wird, daß die Rheinreedereien, zu denen die Firma R. [REDACTED] und die Beklagte gehören, eine wirtschaftliche Monopolstellung ausüben, würde die Freizeichnung im vorliegenden Fall nicht gegen § 138 BGB verstoßen. Denn Voraussetzung für einen Verstoß ist immer, daß der Vertragsgegner in dem zu entscheidenden Fall unter dem Druck der

wirtschaftlichen Machtstellung des anderen Teiles sich zu einer unangemessenen oder unbilligen Haftungsbeschränkung bereitgefunden hat (BGHZ NJW 1956, 1066). Davon kann aber hier keine Rede sein. Nach der Feststellung im angefochtenen Urteil handelte es sich um einen besonders schwierigen und gefährlichen Transport. In einem solchen Falle ist es nicht unbillig, daß der Frachtführer und der Schiffseigner die Übernahme eines Risikos ablehnen, das in keinem Verhältnis zu dem Frachtbetrag steht, und es dem Absender überlassen, seinerseits durch Abschluß einer Transportversicherung das Risiko abzudecken, wie es im vorliegenden Falle geschehen ist. Das Vorgehen der Beteiligten entspricht einer vernünftigen wirtschaftlichen Handlungsweise und kann rechtlich nicht beanstandet werden. Das Vorgehen der Klägerin, die das von ihr gegen Prämienzahlung übernommene Risiko nun wieder auf den Schiffseigner und Schiffsführer abwälzen will, entbehrt der rechtlichen Grundlage. Der Vergleich, den die Revision der Klägerin mit der seerechtlichen Regelung zieht, geht schon deshalb fehl, weil auch dort die Haftungsbeschränkung möglich ist, wenn kein Konnossement ausgestellt ist (§ 662 HGB).

e) Nach der Ansicht des Berufungsgerichts sind unter den durch § 20 KB freigezeichneten Schäden "bei Durchführung des Transportes" nicht nur die auf dem eigentlichen Transportweg, sondern auch die beim Verladen entstehenden Schäden zu verstehen, da nach dem Sinn und Zweck der Freizeichnung mit der "Durchführung des Transportes" die gesamte Tätigkeit des Frachtführers gemeint sei; da nach § 20 das "Manipulieren der Güter" ausdrücklich von der Freizeichnung erfaßt werde, falle auch das Verstauen der Güter und nicht nur die Behandlung der Güter auf dem Trans-

portweg unter die Freizeichnung.

Die Revision der Klägerin meint, im angefochtenen Urteil sei übersehen, daß bei der Auslegung von Formularverträgen Zweifel zu Lasten der Partei gingen, die das Vertragsformular gewählt habe und sich klarer hätte ausdrücken können. Die Rüge scheitert daran, daß begründete Zweifel an der vom Berufungsgericht vorgenommenen Auslegung nicht vorliegen. Die "Durchführung des Transportes" beginnt mit dem Einladen und ist mit dem Ausladen beendet. Allein schon der Wortlaut "bei Durchführung des Transportes" und nicht "während des Transportes" (wie in § 16 KB, auf die sich die Revision beruft), spricht für die Auslegung des Berufungsgerichts. Ein "Manipulieren der Güter" wird in erster Linie beim Verladen und Entladen vorgenommen, während des Transportes nur ausnahmsweise. Das Berufungsgericht hat aber auch recht, wenn es die von der Beklagten vertretene Auffassung als mit dem Zweck der Freizeichnung, nämlich der Minderung des Risikos der Frachtführer, nicht vereinbar ansieht.

Es bedarf daher keiner Stellungnahme zu der weiteren Ansicht des Berufungsgerichts, daß beim Kentern des Schiffes sich das Schiff bereits auf dem Transportweg befunden habe, da es bereits achtern abgelegt habe, um sich fortzubewegen.

f) Dem Berufungsgericht ist auch darin beizutreten, daß nach Wortlaut und Sinn des § 20 KB alle Schadensersatzansprüche ausgeschlossen sind, gleichgültig auf welchem Rechtsgrund (Vertrag, §§ 3, 7 BSchG, §§ 823 ff BGB) sie beruhen. Eine Haftung aus unerlaubter Handlung kann, wie

nicht zweifelhaft ist (BGHZ 9, 301, 306), durch Vertragsabrede, auch in Form von allgemeinen Geschäftsbedingungen, ausgeschlossen werden, und zwar auch zugunsten eines Dritten. Dies ist hier der Fall. Die von der Revision der Klägerin befürwortete enge, deliktische Ersatzansprüche ausschließende Interpretation scheitert am Wortlaut und Sinn der vorliegenden Freizeichnung.

Die Revision der Klägerin ist hiernach unbegründet.

IV. Das Berufungsgericht kommt zu einer Schadensersatzpflicht der Beklagten nach §§ 823 Abs. 1, 31 BGB wegen fehlerhafter Organisation ihres Unternehmens. Es habe sich, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, um einen ungewöhnlichen, besonders schwierigen und gefährvollen Transport gehandelt. Es habe auf der Hand gelegen, daß zur Verstauung der schweren Wände auf dem Schiff weit mehr Drahtseile würden benötigt werden, als der Kapitän aus seinem Schiffszubehör habe entbehren können. Bei dieser Sachlage hätten sich die Organe der Beklagten darum kümmern müssen, daß zur Verladung genügend starke Drahtseile aus den Beständen der Reederei zur Stelle gewesen seien. Der Vorstand der Beklagten habe die Pflicht gehabt, sich entweder selbst Gewißheit darüber zu verschaffen, ob genügend starke Drahtseile zur Stelle gewesen seien, oder aber durch eine entsprechende Organisation des Unternehmens dafür Sorge zu tragen, daß andere leitende Angestellte sich um Beschaffung dieses Materials kümmerten. Nichts davon habe der Vorstand getan. Er habe dadurch schuldhaft eine Ursache für den Unfall und damit für die Beschädigung der Wände gesetzt. Der Beklagten falle nicht lediglich eine Unterlassung zur Last, sie habe vielmehr durch

die Anweisung zur Ausführung des Transportes an den Beklagten ohne gleichzeitiges Sorgen für das nötige Drahtseilmaterial die Sachbeschädigung durch positives Handeln schuldhaft verursacht. Die Organhaftung sei auch nicht durch § 20 KB ausgeschlossen worden.

Im Ergebnis zutreffend wendet sich die Revision der Beklagten gegen diese Auffassung des Berufungsgerichts.

Zwar ist es nicht richtig, wie die Revision meint, daß eine Verpflichtung der Beklagten, vor Übernahme des Gutes für die nötigen Seile zu sorgen, sich nur aus Vertrag hätte ergeben können. Nach ständiger Rechtsprechung (BGHZ 9, 301, 307) kann ein Unternehmer schon durch die Ausübung eines Gewerbebetriebes, ohne daß Vertragsbeziehungen vorzuliegen brauchen, verpflichtet sein, fremdes Eigentum, das im Rahmen seines Gewerbebetriebes in seine Obhut gelangt ist, sorgfältig zu behandeln. Eine solche Sorgfaltspflicht besteht insbesondere für alle Personen, die gewerbmäßig die Beförderung von Sachen betreiben. Wenn die Beklagte die Beförderung der Wände übernahm, mußte sie ohne Rücksicht darauf, ob sie mit der Firma P. in Vertragsbeziehungen stand, die für die Verstaung nötigen Vorkehrungen treffen.

Die Auffassung des Berufungsgerichts, die Beklagte habe für die Stellung der geeigneten Drähte zum Befestigen sorgen müssen, entspricht dem Gesetz. Nach § 41 BSchG hat der Absender (das war nicht einmal die Firma P., sondern die Firma R.) gepackte Güter, zu denen die Wände gehörten, auf das Schiff zu liefern. Die Verstaung im Schiff ist Sache des Schiffsführers (§ 8 Abs. 2). Die

Beschaffung des Befestigungsmaterials fällt daher in den Pflichtenkreis der Reederei. Die Revision meint zwar, hier habe es sich um einen Spezialtransport gehandelt, bei dem der Verlader nach der Verkehrsübung für die Stellung der Drahtseile hätte sorgen müssen, und rügt, daß hierüber nicht der von der Beklagten benannte Sachverständige Hasselberger vernommen worden sei. § 286 ZPO ist jedoch nicht verletzt, da der Sachverständige nicht für dieses Beweisthema benannt worden war (GA 22). Selbst wenn bei Spezialtransporten der Verlader übungsgemäß Spezialvorrichtungen, über die die Reedereien nicht verfügen, für die Verstauung stellen müßte, kann dies jedoch nicht für Schiffsdrahtseile gelten, die eine große Reederei wie die Beklagte jederzeit vorrätig hat und mit der sie ihr Schiff für einen solchen Transport in dem nötigen Umfang ausrüsten muß.

Dagegen hat das Berufungsgericht übersehen, daß die Firma R [REDACTED] in Verbindung mit der Beklagten die Rhein- und Lahnschiffahrt betrieb (Briefkopf des Schreibens vom 18. Januar 1956), wie auch der vom Berufungsgericht festgestellte Sachverhalt ergibt. Das Berufungsgericht hätte daher sich mit der von ihm festgestellten Tatsache befassen müssen, daß bei der Verladung der Inspektor W [REDACTED], der Angestellte D [REDACTED] und der Lademeister C [REDACTED], sämtlich von der Firma R [REDACTED], mitwirkten. Bei der Verladung ist die Organisation der Firma R [REDACTED] in den Dienst der Beklagten gestellt worden. Dafür, daß diese Organisation mangelhaft gewesen sei, ist nichts vorgetragen. Bei der gegebenen engen Zusammenarbeit der beiden Schiffahrtsgesellschaften bedurfte es für die Verstauung der Bunkerwände nicht der Überwachung durch eigenes technisches Personal

der Beklagten zu 1. Die Auffassung des Berufungsgerichts, bei schwierigen Transporten müßten sich der Vorstand oder leitende Angestellte mit der Beschaffung des Befestigungsmaterials befassen, kann nicht gebilligt werden. Es bedeutet eine Überspannung des Aufgabenbereichs des Vorstands oder der leitenden Angestellten, wenn sie sich bei solchen Transporten um die Beschaffung des Befestigungsmaterials kümmern müßten. Sie haben dafür zu sorgen, daß hierfür fachkundige Personen zur Verfügung stehen. Daß Inspektor W. [REDACTED] und Lademeister C. [REDACTED] nicht die nötige Fachkunde besessen haben, ist nicht behauptet.

Da hiernach auch gegen die Beklagte zu 1 kein Anspruch besteht, bedarf es keiner Stellungnahme zu den nicht unbedenklichen Ausführungen des Berufungsgerichts über das mangelnde Verschulden des besonders fachkundigen Ingenieurs Göb und zu der Frage, ob die Klägerin für sein Verschulden nach §§ 254, 278 BGB einzustehen hätte.

Die Klage war daher auch in Richtung gegen die Beklagte zu 1 abzuweisen.

V. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97 ZPO.

Dr.Nastelski Dr.Fischer Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke