

16

Die Klausel in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Frachtführers, daß der Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter nach sechs Monaten verjährt, ist wirksam.

BGH, Urt. v. 17. November 1980 - II ZR 248/79 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 248/79

URTEIL

Verkündet am

17. November 1980
Spengler
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

G[REDACTED]-Konzern, Allgemeine Versicherungs-Aktien-
gesellschaft, vertreten durch den Vorstand
Dr. Gerhard L[REDACTED], von W[REDACTED]-Straße [REDACTED] - [REDACTED], K[REDACTED] [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

Nebenintervenientin:

Freie und Hansestadt H[REDACTED] Behörde für Wirtschaft,
Verkehr und Landwirtschaft - Strom- und Hafenbau -,
diese vertreten durch den Senator N[REDACTED], D[REDACTED]-
straße [REDACTED] - [REDACTED], H[REDACTED] [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte

II. Instanz:

Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] &
[REDACTED], K[REDACTED]allee [REDACTED], H[REDACTED] [REDACTED] -

g e g e n

Schiffseigner Paul G ü [REDACTED],
Michael-He[REDACTED]-Weg [REDACTED] c, H[REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

16

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 17. November 1980 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 27. September 1979 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte den Transport einer Ladung von 567 t Chlorkalium mit MS "A[REDACTED]" (Tragfähigkeit: ca. 566 t) von Nettelberg nach Hamburg-Wilhelmsburg versichert. Kurz vor Ende der Reise erlitt das Schiff am 12. November 1975 eine Leckage im Boden und sank wenig später im Hamburger Hafen. Dadurch ging die Ladung verloren. Als Ersatz hat die Klägerin an die Ladungseigentümerin, die Kali und Salz AG, 104.067,18 DM gezahlt. Aus übergegangenem Recht fordert sie diesen Betrag mit der am 11. Februar 1977 eingegangenen Klage von dem Beklagten. Dieser ist Eigner und Schiffer des MS "A[REDACTED]". Ferner hat er den auf einem Formular der

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Eilfracht Transportgenossenschaft ausgestellten Ladeschein unterzeichnet. Die Klägerin wirft dem Beklagten vor, den Verlust der Ladung, insbesondere durch zu tiefes Abladen seines Fahrzeugs, verschuldet zu haben. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 104.067,18 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Der Beklagte hat jedes Verschulden an dem Ladungsverlust bestritten. Vorsorglich hat er eingewendet, daß - auf Grund der nach dem Ladeschein anzuwendenden Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Stromgebiete der Elbe und der Havel und für deren Nebenflüsse und Kanäle vom 1. Januar 1936 (AVB) - seine Haftung auf 10.000 DM begrenzt (§ 93 Abs. 1 AVB), außerdem ein etwaiger Schadensersatzanspruch der Kali und Salz AG sechs Monate nach Ablauf des Tages, an dem die Ladung hätte abgeliefert sein müssen (12. November 1975), verjährt sei (§ 112 Abs. 1 und 2 AVB).

Beide Vorinstanzen haben die Verjährungseinrede für durchgreifend erachtet und die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Das Berufungsgericht hat offen gelassen, ob der Beklagte den Verlust der 567 t Chlorkalium verschuldet hat. Für die Revisionsinstanz ist das daher zu unterstellen. Demnach kommt als rechtliche Grundlage für den

streitigen Schadensersatzanspruch die Vorschrift des § 823 Abs. 1 BGB in Betracht. Hingegen läßt sich dieser auf eine Vertragsverletzung des Beklagten nicht stützen. Denn zwischen der Rechtsvorgängerin der Klägerin und dem Beklagten haben keine frachtrechtlichen Beziehungen bestanden. Entgegen der Ansicht der Klägerin kann der Klageanspruch auch nicht auf § 3 Abs. 1 oder § 7 Abs. 2 BinnSchG gegründet werden. § 3 Abs. 1 BinnSchG regelt allein die Haftung des Schiffseigners für das Verschulden bestimmter Dritter. Aus § 7 Abs. 2 BinnSchG ergibt sich zwar eine besondere Haftung des seine Sorgfaltspflichten verletzenden Schiffers gegenüber den in dieser Vorschrift genannten Personen. Zu ihnen gehört aber die Rechtsvorgängerin der Klägerin nicht. Sie war nach dem angefochtenen Urteil weder Absender noch Empfänger der 567 t Chlorkalium, sondern lediglich deren Eigentümer.

2. Das Berufungsgericht hat nicht erörtert, ob ein Anspruch der Rechtsvorgängerin der Klägerin aus § 823 Abs. 1 BGB gegen den Beklagten als Zahlungsanspruch geltend gemacht werden kann. Dagegen könnten Bedenken bestehen, weil der Schiffseigner-Schiffer für den durch die fehlerhafte Führung des Schiffes entstandenen Schaden ausschließlich mit Schiff und Fracht haftet, sofern ihm keine bössliche Handlungsweise zur Last fällt (§ 4 Abs. 2 BinnSchG). Offenbar hat aber der Beklagte MS "A[REDACTED]" in Kenntnis der Klageforderung zu einer neuen Reise ausgesandt. Damit ist neben eine - etwaige - dingliche Haftung eine - etwaige - auf den Wert des Schiffes beschränkte persönliche Haftung des

Beklagten getreten (§ 114 Abs. 1 BinnSchG). Aus dieser Sicht läßt sich der Zahlungsantrag der Klägerin rechtfertigen, zumal sie das schuldhafte Verhalten des Beklagten auch mit einer - angeblichen - Unterbemanning des MS "A" während der Schadensreise begründet hat, was an sich mit einer fehlerhaften Führung des Schiffes im Sinne des § 4 Abs. 2 BinnSchG nichts zu tun hat.

3. Schadensersatzansprüche aus § 823 Abs. 1 BGB verjähren grundsätzlich erst in drei Jahren von dem Zeitpunkt an, in welchem der Verletzte von dem Schaden und der Person des Ersatzpflichtigen Kenntnis erlangt (§ 852 Abs. 1 BGB). Beruht jedoch ein solcher Anspruch auf dem nautischen Verschulden eines Schiffseigner-Schiffers, so richtet sich die Verjährung nach den §§ 117, 118 BinnSchG und nicht nach § 852 BGB (BGHZ 69, 62 f). Danach würde, sofern ein nautisches Verschulden des Beklagten den Ladungsverlust verursacht haben sollte, die streitige Schadensersatzforderung zum 31. Dezember 1976, somit vor der erst Anfang 1977 erfolgten Klageerhebung, verjährt sein. Indes soll der Beklagte am 10. November 1976 fernmündlich in eine Verlängerung der Verjährungsfrist um drei Monate eingewilligt haben. Das ist im Revisionsrechtszug zu unterstellen, da das Berufungsgericht die Richtigkeit dieser nicht unbestrittenen Behauptung der Klägerin offen gelassen hat. Beim derzeitigen Stand des Verfahrens kann demnach nicht davon ausgegangen werden, daß die Klageforderung, sofern lediglich ein nautisches Verschulden des Beklagten vorliegen sollte, am 31. Dezember 1976 verjährt ist.

4. Eine weitere Frage ist es, ob sich der Beklagte mit Erfolg auf die Verjährungsregelung des § 112 AVB berufen kann. Diese sieht vor, daß "Ansprüche jeder Art, welche wegen Verlustes ... des Gutes ... an die Gesellschaft oder die von ihr angenommenen Schiffseigner erhoben werden sollen", sechs Monate nach Ablauf des Tages verjähren, an welchem die Ablieferung hätte bewirkt sein müssen. Nach Ansicht des Berufungsgerichts kommt diese Regelung hier zum Zuge. Dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg.

a) Nach dem Ladeschein vom 8. November 1975 "erfolgt die Übernahme der Transporte auf Grund der Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Elbe vom 1. 1. 1936 sowie Nachträgen und, soweit diese nicht in Widerspruch dazu stehen, unserer Verlade- und Transportbedingungen bzw. den Bestimmungen des Binnenschiffahrtsgesetzes". Das Berufungsgericht hat diesen Satz dahin ausgelegt, daß die Bestimmungen der AVB vorrangig gelten und im Falle eines Widerspruchs mit den Verlade- und Transportbedingungen der E[REDACTED]-Eilfracht Transportgenossenschaft (VTB) allein zur Anwendung kommen sollten. Demgegenüber meint die Revision, daß sich das Wort "diese" in dem Nebensatz "soweit diese nicht in Widerspruch dazu stehen" sowohl auf die AVB als auch auf die VTB beziehen könne und es deshalb unklar sei, welche der Bedingungen den Vorrang habe. Dabei ist sie offenbar der Ansicht, daß es sich bei der Vorrang-Bestimmung des Ladescheins um eine typische Klausel handelt, die im Revisionsrechtszug frei auslegbar ist. Letzteres mag zutreffen. Das führt aber zu keinem von der Auffassung

des Berufungsgerichts abweichenden Ergebnis. Wesentlich ist insoweit, daß die Vorrang-Bestimmung des Ladescheins an erster Stelle die - gemeinsam von der Elbe-Reederei-Vereinigung, dem Schifferbetriebsverband für die Elbe und dem Schifferbetriebsverband für die mitteldeutschen Wasserstraßen festgestellte und anerkannte - AVB nennt und diese gegenüber der VTB das weit umfassendere Klauselwerk enthalten.

b) Der Revision ist zuzugeben, daß inhaltlich unterschiedliche Geschäftsbedingungen in der Regel nicht nebeneinander angewendet werden können (BGHZ 19, 98, 100; Senatsurt. v. 3. Dezember 1964 - II ZR 111/63, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 20 = VersR 1965, 230). Das ist im Streitfall aber schon deshalb ohne Bedeutung, weil der Ladeschein eine solche Anwendung der AVB und VTB nicht vorsieht. Hierzu kann auf die vorstehenden Ausführungen verwiesen werden.

c) Entgegen der Ansicht der Revision läßt sich § 79 Abs. 2 AVB keine Freizeichnung von der Haftung des Frachtführers oder des Schiffseigners für eine schuldhaft verursachte anfängliche Fahruntüchtigkeit des Schiffes entnehmen. Deshalb kommt es nicht auf die von der Revision näher erörterte Frage an, welche Bedeutung die - nach der ständigen Rechtsprechung des Senats - Unwirksamkeit einer derartigen Freizeichnung für den rechtlichen Bestand aller weiteren Bestimmungen der AVB hat. Es erscheint jedoch angebracht, auf die Vorschrift des § 6 Abs. 1 AGB-Gesetz hinzuweisen, die

im Ergebnis der früheren Rechtsprechung zur Unwirksamkeitsvermutung des § 139 BGB im Falle der Unwirksamkeit einzelner AGB-Klauseln entspricht (vgl. auch Ulmer in Ulmer/Brandner/Hensen, AGB-Gesetz 3. Aufl. § 6 Rnr. 4 f).

d) Das Berufungsgericht hat offen gelassen, ob die E~~il~~-Eilfracht Transportgenossenschaft oder der Beklagte den Frachtvertrag mit der Absenderin der 567 t Chlorkalium abgeschlossen habe. Es meint, auch in dem ersten Falle komme dem Beklagten die Verjährungsregelung des § 112 AVB zugute. Dem ist zuzustimmen. Die gegenteilige Auffassung der Revision verkennt, daß sich der Unterfrachtführer in der Regel auf haftungsbeschränkende oder bestimmte Fristen (z.B. Rügefrist, Verjährungsfrist) verkürzende Klauseln in den Allgemeinen Geschäftsbedingungen des Hauptfrachtführers berufen kann (Senatsurt. v. 28. April 1977 - II ZR 26/76, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 79 = VersR 1977, 717; vgl. auch Senatsurt. v. 26. November 1979 - II ZR 191/78, VersR 1980, 572). Überdies heißt es in § 1 Abs. 2 AVB, daß die Bedingungen für die Rechtsbeziehungen zwischen den von der Gesellschaft angenommenen Schiffseignern und den Ladungsbeteiligten gelten, wenn die Gesellschaft - wozu sie berechtigt ist - zur Ausführung der Frachtverträge sich anderer Schiffseigner bedient. Auch ist nicht ersichtlich, wieso § 112 Abs. 1 AVB, der von Ansprüchen jeder Art gegen die Gesellschaft oder den von ihr angenommenen Schiffseigner spricht, nur für Schadensersatzansprüche frachtrechtlicher Art gelten soll.

Nun ist allerdings die Rechtsvorgängerin der Klägerin selbst nicht Partnerin des Frachtvertrages gewesen, sondern die von ihr beauftragte Spediteurin, die Fa. Gebrüder U[REDACTED]. Trotzdem, so meint das Berufungsgericht, müsse auch die Klägerin § 112 AVB gegen sich gelten lassen. Denn es entspreche "allgemeiner, aus § 242 BGB abgeleiteter Auffassung, daß sich ein Eigentümer die Bedingungen von Unternehmen, insbesondere Haftungsbeschränkungen, entgegenhalten lassen muß, wenn er weiß oder den Umständen nach damit rechnen muß, daß sein Eigentum zwecks Durchführung der Beförderung einem Spediteur übergeben wird, der nach den ADSp arbeitet, oder einem Frachtführer, dessen besondere allgemeine Geschäftsbedingungen er kennt oder mit denen er rechnen muß". Dem ist ebenfalls - und zwar in Übereinstimmung mit dem I. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes (Urt. v. 12. Juli 1974 - I ZR 55/72, VersR 1974, 1121; Urt. v. 18. Juni 1976 - I ZR 106/75, VersR 1976, 1129) - zuzustimmen (vgl. auch Senatsurt. v. 12. Juni 1978 - II ZR 176/76, VersR 1978, 836). Denn es ist mit den Grundsätzen von Treu und Glauben unvereinbar, die Allgemeinen Geschäftsbedingungen eines Spediteurs oder eines Frachtführers, die wegen der Vielzahl der durchzuführenden Geschäfte von ihnen verwendet werden und auf diese zugeschnitten sind sowie das Ergebnis einer langjährigen Entwicklung darstellen, dadurch zu unterlaufen, daß derjenige, in dessen Interesse in aller Regel die Beförderung eines Gutes geschieht, sich eines Dritten als Auftraggeber des Transportes bedient und damit zu dem Spediteur oder dem Frachtführer selbst nicht in Vertragsbeziehungen tritt.

e) Nach dem Senatsurt. v. 24. September 1979 - II ZR 38/78, VersR 1980, 40 ist die Klausel in den Verlade- oder Transportbedingungen eines Frachtführers, daß der Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter nach drei Monaten verjährt, unwirksam, weil dadurch die Ladungsinteressenten entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligt werden. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist eine solche Benachteiligung hingegen nicht anzunehmen, wenn die Verjährungsfrist auf sechs Monate festgelegt wird. Dem ist gleichfalls zu folgen. Die Gründe, die den Senat bewogen haben, eine Verkürzung der Verjährungsfrist auf drei Monate in den Verlade- oder Transportbedingungen eines Frachtführers für unwirksam zu erklären, gewinnen im Falle einer Verkürzung auf sechs Monate, mithin einer Verdoppelung der Dreimonatsfrist, eine unterschiedliche Bedeutung. Einerseits tritt hier das aner kennenswerte Interesse der Frachtführer verstärkt in den Vordergrund, wegen der nicht geringen Zahl der im allgemeinen von ihnen getätigten Frachtgeschäfte und wegen der nach einer längeren Zeitspanne besonders erschwerten oder sogar unmöglichen Aufklärung eines Schadensfalles nicht erst nach einem größeren Zeitraum mit einem Schadenersatzprozeß wegen Verlustes oder Beschädigung eines Frachtgutes überzogen zu werden, zumal sie nach § 58 Abs. 1 BinnSchG zu beweisen haben, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Andererseits steht mit einer Verjährungsfrist von sechs Monaten, die dem Gesetz für ähnlich liegende

Fälle nicht unbekannt ist (vgl. §§ 477, 558, 606 und 638 BGB), den Ladungsinteressenten zur Prüfung der Tatsachen- und Rechtslage eine Zeitspanne zur Verfügung, die sie regelmäßig zu keiner voreiligen Klageerhebung zwingt. Im Gegensatz zum Seetransport geht es bei Ansprüchen wegen des Verlustes oder der Beschädigung von Gütern bei der Beförderung auf Binnengewässern um räumlich und zeitlich gut überschaubare Reisen. Auch läßt sich gerade hier die Schnelligkeit moderner Nachrichtenmittel für notwendige Rückfragen nutzen. Demgegenüber gibt der Umstand allein, daß bei der teilweisen Neufassung der Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen die in § 64 ADSp a.F. auf sechs Monate bestimmte Verjährungsfrist auf acht Monate verlängert worden ist, für eine unangemessene Benachteiligung der Ladungsinteressenten durch eine sechsmonatige Verjährungsfrist für Ansprüche aus Schäden beim Gütertransport durch Binnenschiffe nichts her, zumal auch die Revision nicht die Gründe hat aufzeigen können, die zu einer Änderung der Verjährungsregelung in den Allgemeinen Deutschen Spediteur-Bedingungen geführt haben.

f) Das Berufungsgericht hat, wie schon oben unter Ziffer 3 erwähnt, offen gelassen, ob der Beklagte am 10. November 1976 fernmündlich einer Verlängerung der Verjährungsfrist um drei Monate zugestimmt hat. Es ist jedoch auf Grund der Aussage des Zeugen K. [REDACTED] überzeugt, daß der Beklagte, falls an diesem Tage überhaupt eine fernmündliche Unterredung zwischen ihm und dem im Büro des Prozeßbevollmächtigten der Klägerin tätigen Zeugen stattgefunden haben sollte, keinesfalls darauf

verzichtet hat, die Einrede der Verjährung gegenüber der streitigen Schadensersatzforderung zu erheben, sofern die Verjährung zu diesem Zeitpunkt bereits eingetreten gewesen sein sollte. Die Revision will das nicht hinnehmen. Insoweit verkennt sie jedoch, daß sie mit ihren Rügen lediglich die mögliche Würdigung der Aussage des Zeugen Kirstein durch das Berufungsgericht durch eine eigene, der Klägerin günstigere Würdigung dieser Aussage zu ersetzen sucht, was unzulässig ist.

g) Schließlich ist nicht ersichtlich, daß die von dem Beklagten erhobene Verjährungseinrede eine unzulässige Rechtsausübung darstellen soll.

Stempel Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann Brandes