

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

2041 010 ⁴

BGB §§ 254 Abs. 2, 447, 823 Abs. 1

Wird beim Versendungskauf die Kaufsache während des Transportes durch unerlaubte Handlung beschädigt und ersetzt der Verkäufer den dem Käufer durch die Beschädigung der Sache entstandenen Schaden, so kann der Verkäufer von dem Schädiger Ersatz des Schadens jedenfalls insoweit verlangen, als dieser Schaden nicht größer ist als der Schaden, der dem Verkäufer ohne den Gefahrübergang entstanden wäre.

BSchG § 8; BGB § 823; Allgemeine Geschäftsbedingungen

Die Haftung des Schiffseigners und des Schiffsführers für die Fahr- und Ladetüchtigkeit des Schiffes kann in Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht ausgeschlossen werden. Dies gilt sowohl für die Haftung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz als auch für die Haftung aus unerlaubter Handlung.

BGH, Urt. v. 29. Januar 1968 - II ZR 18/65 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 18/65

URTEIL

Verkündet am

29. Januar 1968

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. des Johan Wilhelm de W [REDACTED], R [REDACTED], B [REDACTED],
M [REDACTED], vertreten durch den Kurator A.A. van B [REDACTED],
R [REDACTED], W [REDACTED], als Rechtsnachfolger
der verstorbenen Schiffseignerin H.de W [REDACTED],
2. des Schiffsführers T. V [REDACTED] in R [REDACTED]/Holland,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma A [REDACTED] S [REDACTED] und S [REDACTED] GmbH in D [REDACTED]
R [REDACTED], D [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihren Geschäftsführer
T [REDACTED] daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr.h.c. [REDACTED] .

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. Dezember 1967 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Fleck und Stimpel

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Beklagten gegen die Urteile des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 9. Dezember 1964 und 18. November 1966 werden zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Beklagten als Gesamtschuldnern auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte zu 1 ist Rechtsnachfolger der inzwischen verstorbenen früheren Beklagten zu 1 (künftig als die Beklagte bezeichnet). Die Beklagte war Eigentümerin des unter holländischer Flagge fahrenden Rheinschiffes RS "Avanti" (1617 t, 12 Laderäume), der Beklagte zu 2) (künftig: der Beklagte) dessen Schiffsführer. Durch Vermittlung der inzwischen erloschenen Firma R [REDACTED] F [REDACTED] GmbH als Maklerin charterte die Klägerin am 22. November 1960 den Kahn mit Schiffsbesatzung ab Vertragsdatum auf unbestimmte Zeit gegen einen Mietsatz von 0,14 hfl je Tag und Tonne. Die Beklagte entlohnnte weiterhin den Beklagten und die Besatzung. Lediglich die Überstunden wurden von der Klägerin bezahlt.

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



Der von der Maklerin formularmäßig ausgefüllt und vom Beklagten als Vertreter der Beklagten unterzeichnete Vertrag (Deutsche Rheincharter) enthielt unter anderen die Klausel:

"Der Schiffer erkennt an, daß sich sein Fahrzeug in fahrtüchtigem Zustand zur Beförderung von Gütern aller Art befindet ..."

Etwa einen Monat nach Abschluß dieses Vertrages führte das Schiff, nachdem es Kohle und Kork vom Ruhrgebiet nach Basel transportiert hatte, die Reise von dort rheinabwärts aus. Die "Avanti" übernahm neben anderen Gütern eine Partie von 220,160 t Autobleche, die in die Räume 4 und 7 verladen wurden und für die F[REDACTED]-Werke in K[REDACTED] bestimmt war. Die Autobleche waren, in Paketen verpackt, auf Güterwagen von Genua gekommen. Mit dem Transport der Autobleche war von der Eigentümerin, der Firma Co[REDACTED] - jetzt italsider - in Genua die Speditionsfirma Pa[REDACTED] Welttransport AG in Z[REDACTED] beauftragt worden. Von dieser übernahm den Rheintransport ab Basel die S[REDACTED] Reederei AG, die ihrerseits die Klägerin beauftragte. Dem Vertrag zwischen der Pa[REDACTED] und der S[REDACTED] Reederei lagen nach deren Bestätigungsschreiben vom 20. Dezember 1960 die Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurenverbandes zugrunde. Die Beförderung der Bleche erfolgte auf Grund der Verlade- und Transportbedingungen (Konossementsbedingungen) der S[REDACTED] Reederei, die laut dem von ihr ausgestellten Rheinfraachtbrief vom 27. Dezember 1960 "der Absender und Ablader für sich und den Empfänger anerkennt". Die Pa[REDACTED] und die Klägerin sind Konzerntöchter der S[REDACTED] Reederei. Die Ladung war nicht versichert worden. Den Einsatz der "Avanti" bestimmte gegenüber dem Beklagten die Klägerin, dieser gegenüber die S[REDACTED] Reederei.

Der Beklagte führte den Transport durch. Unterwegs ließ er die Lukenabdeckungen des Schiffes mit Wasser säubern.

Bei der Ankunft in Köln-Niehl wurden von den F-
Werken Nässe- und Rostschäden an der Ladung festgestellt. Der Beklagte unterzeichnete am 10. Januar 1961 folgenden Vermerk auf dem Rheinfrachtbrief:

"Die gesamte Partie ist stark durchnässt, angerostet und z.T. beschädigt. Annahme erfolgt unter Vorbehalt."

Die beschädigten Bleche wurden aussortiert und veräußert. Die Empfängerin brachte als Gesamtschaden nach Abzug des Erlöses den Betrag von 26.441,44 DM von der Rechnung der Firma Co- in Abzug. Diese belastete damit die Pa-
, die ihrerseits Regreß gegen die S- Reederei nahm; diese wiederum stellte der Klägerin den Schadensbetrag in Rechnung. Gleichzeitig zedierten die Firma Co- und jeder weitere Regreßnehmer die Schadensersatzansprüche, insbesondere gegen Eigentümer und Schiffer der "Avanti", an den in Anspruch Genommenen. Die Klägerin nimmt die Beklagten als Gesamtschuldner auf Ersatz des Schadens in Anspruch.

In einem Beweissicherungsverfahren hat der gerichtliche Sachverständige ausgeführt, der Kahn "Avanti" habe teils gute, teils schlechte Lukenabdeckungen aufgewiesen; die Luken 4 und 7 hätten zu den schlecht abgedeckten gehört; sowohl durch Regen- und Schneewetter als auch durch das Deckwaschen sei Wasser in die Räume gedrungen; der eingetretene Schaden wäre nicht entstanden, wenn Deckkleider verwendet worden wären.

Die Klägerin hat vorgetragen, die Beklagten seien für den entstandenen Schaden verantwortlich. Die Beklagte hafte

aus Vertrag und Gesetz, da das von ihr vermietete Schiff nicht ladungstüchtig gewesen sei. Für das Verhalten des Beklagten hafte sie ebenfalls. Dieser habe schuldhaft gehandelt, da er die Ladungsuntüchtigkeit gekannt habe. Er hätte entweder die Reise ablehnen oder für die Abdeckung der Luken sorgen müssen. Trotzdem habe er sogar die Lukenabdeckungen abspritzen lassen. Eine Berufung auf eine Freizeichnung stehe den Beklagten nicht zu, zumindest verstoße sie gegen Treu und Glauben, da die Beklagten wider besseres Wissen die Ladungstüchtigkeit des Schiffes für alle Güter zugesichert hätten. Auch sei es weder ihr - der Klägerin - noch ihren "Vormännern" rechtlich möglich, jedenfalls aber nicht zuzumuten, sich auf eine Freizeichnung zu berufen. Die Klägerin hat gegen eine Mietforderung der Beklagten zu 1) in Höhe von 10.458.44 DM aufgerechnet und den Differenzbetrag von 15.983 DM eingeklagt.

Die Beklagten haben u.a. vorgetragen, der Klägerin sei überhaupt kein Schaden entstanden. Da diese zu den Konnossementsbedingungen der S [REDACTED] Reederei (künftig: KB) transportiert habe, sei die Haftung für jegliches Verschulden der Reederei und des Schiffers ausgeschlossen. Wenn die Klägerin und ihre Rechtsvorgänger sich aus Gründen geschäftlicher Kulanz auf eine Freizeichnung ihrerseits nicht berufen und trotzdem Ersatz geleistet hätten, könne dies nicht zu ihren - der Beklagten - Lasten gehen. Die Klägerin sei verpflichtet, sich auf die Haftungsausschlüsse der KB zu berufen. Der Firma Co [REDACTED] sei kein Schaden entstanden, da Köln nicht Erfüllungsort gewesen sei. Im übrigen seien durch die KB-Klauseln auch sie, die Beklagten, freigezeichnet

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat ihr im wesentlichen stattgegeben.

Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, wollen die Beklagten die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils erreichen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht führt aus:

Die Laderäume 4 und 7 seien schlecht gewesen, da ihre Schotten durchgerostet und ihre Luken undicht gewesen seien. Das Fahrzeug sei daher entgegen der Vereinbarung im Chartervertrag, der von dem Beklagten in Vertretung der Beklagten unterzeichnet worden sei, nicht zur Beförderung von Gütern aller Art geeignet gewesen. Infolge dieser Mängel sei auf der Rheinfahrt Schnee, Regen und Reinigungswasser in diese Laderäume gelangt. Das habe zur Rostbildung an den hier lagernden Blechen geführt. Angesichts dieser ihm bekannten Mängel hätte der Beklagte für den Schutz der empfindlichen Autobleche sorgen müssen. Das habe er schuldhaft unterlassen.

Die beiden Beklagten hafteten nach deutschem Recht als dem Recht des Tatortes aus unerlaubter Handlung, die Beklagte nach § 831 BGB, der Beklagte nach § 823 Abs. 1 BGB. Zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruches aus unerlaubter Handlung sei die Klägerin auf Grund der Abtretungen der Firma Co [REDACTED] und ihrer Nachmänner sachbefugt. Zwar gehe nach § 447 BGB die Gefahr der Versendung mit der Auslieferung an den Beförderer auf den Käufer über; unterstelle man die von der Klägerin bestrittene Anwendbarkeit dieser Vorschrift, so hätten allerdings die F [REDACTED] werke den Schaden erlitten; aber die Firma Co [REDACTED] habe den Schaden der Fordwerke nach dem Grundsatz der Schadensliquidation im

Drittinteresse geltend machen können, und zwar als eigenen Schaden, da sie ihrerseits die Fordwerke befriedigt habe. Die Speditionsfirma Pa[REDACTED] habe die Firma Co[REDACTED] nicht aus bloßer Kulanz befriedigt, sondern deshalb, weil die Beklagten die Firma Co[REDACTED] geschädigt hätten; sie habe den Beklagten gegenüber keine Verpflichtung zur Freizeichnung übernommen. Die Beklagte könne sich weder auf Freizeichnungsklauseln in den Allgemeinen Bedingungen des Schweizerischen Spediteurenverbandes noch auf solche der KB berufen, da sie nicht zu dem durch diese Bedingungen begünstigten Personenkreis gehöre. Auch könne der Klägerin, die den gegen sie geltend gemachten Regreßanspruch ebenfalls nicht aus bloßer Kulanz befriedigt habe, nicht zugemutet werden, zugunsten der Schiffseignerin die Erfüllung eines Schadensersatzanspruches abzulehnen, der von der Schiffseignerin bei unmittelbarer Inanspruchnahme durch Co[REDACTED] hätte erfüllt werden müssen. Aus diesen Gründen scheide auch ein Mitverschulden der Klägerin aus, da sie ihre Pflicht zur Schadensabwendung (§ 254 BGB) nicht verletzt habe. Der Beklagte falle allerdings unter den durch die KB begünstigten Personenkreis; die Freizeichnungsklausel der KB reiche aber, soweit es sich um die Schadensersatzpflicht aus unerlaubter Handlung gegenüber der Eigentümerin der Bleche handle, nicht bis zur Firma Co[REDACTED].

Die Schadensersatzpflicht der Beklagten ergebe sich ferner aus ihrer Schiffseignerhaftung nach §§ 3, 4 BSchG und aus der Verletzung ihrer im Chartervertrag übernommenen Gewährleistungspflicht; auch der Chartervertrag unterliege dem deutschen Recht als dem Recht des vereinbarten Erfüllungsortes (Duisburg).

II. Die Revisionsangriffe können im Ergebnis keinen Erfolg haben.

1. Die Revision wendet sich gegen die Rechtsansicht des Berufungsgerichts, daß der den F...werken (Käuferin, Empfängerin) entstandenen Schaden von der Firma Co... (Verkäuferin, Auftraggeberin des Spediteurs) im Weg der Schadensliquidation im Drittinteresse habe geltend gemacht werden können.

Zu dieser Rechtsfrage braucht nicht Stellung genommen zu werden, da es hierauf nicht entscheidend ankommt, wie sich aus folgendem ergibt.

Während im Regelfall der Eigentümer gleichzeitig die Gefahr trägt, fallen beim Versendungskauf Rechtsposition und Risiko auseinander. Der Verkäufer ist Eigentümer, der Käufer trägt das Risiko, weil der Verkäufer einen etwa entstehenden Schaden an der Sache auf ihn verlagert hat. Wird die verkaufte Sache während des Transports zerstört oder beschädigt, so sollte das selbstverständlich sein und keiner Erörterung bedürfen, daß dem Schädiger das Auseinanderfallen von Rechtsposition und Risiko nicht zugute kommen kann. Nur rein begriffliche Erwägungen könnten zu dem untragbaren Ergebnis führen, daß der Verkäufer keinen Schadensersatzanspruch gegen den Schädiger hat, weil er wegen des ihm gegen den Käufer zustehenden Kaufpreisanspruchs keinen Schaden erleidet, dem Käufer aber auch kein Schadensersatzanspruch zusteht, weil er nicht Träger der Rechtsposition des § 823 Abs. 1 BGB ist, mag er auch einen Vermögensschaden erlitten haben. Kein Streit besteht darüber, daß zur Geltendmachung des Schadensersatzanspruchs der Verkäufer als Eigentümer, nicht aber der

Käufer legitimiert ist. Umstritten ist dagegen die Frage, ob der Eigentümer dabei seinen eigenen Schaden oder den des Käufers geltend macht. Die Ansicht, der Eigentümer mache seinen eigenen Schaden geltend, wird darauf gestützt, daß den Schädiger die besonderen Rechtsbeziehungen, in denen Verkäufer und Käufer auf Grund des Kaufvertrages zueinander stehen, nichts angehen, daß also der Eigentümer seinen Schaden so geltend machen kann, wie wenn das Risiko nicht auf den Käufer übergegangen wäre. Nach dieser Ansicht kann der Vermögensschaden des Käufers deswegen keine Rolle spielen, weil durch § 823 Abs. 1 der obligatorische Anspruch des Käufers auf Übereignung der Kaufsache nicht geschützt ist. Demgegenüber beruft sich die andere Meinung auf das bei Vertragsverletzungen (z.B. im Falle der mittelbaren Stellvertretung) entwickelte Rechtsinstitut der Liquidation im Drittinteresse und will unter dieses Rechtsinstitut auch den Schaden bringen, der bei einem Versendungskauf durch eine unerlaubte Handlung an der Sache entstanden ist. Ob der einen oder anderen Ansicht zu folgen ist, braucht im vorliegenden Falle nicht entschieden zu werden. Denn der Meinungsstreit spielt nur dann eine Rolle, wenn der Umfang des dem Käufer entstandenen Schadens ein anderer ist als der Umfang des dem Verkäufer ohne Schadensverlagerung erwachsenen Schadens. Dafür ist aber in diesem Rechtsstreit nichts vorgetragen. Der Verkäufer (Co[REDACTED]) hat der Käuferin (F[REDACTED]werke) den von dieser verlangten Ersatz ihres Schadens dadurch geleistet, daß er einer entsprechenden Kürzung des Kaufpreises zustimmte. Er macht nunmehr den ihm hierdurch selbst erwachsenen Schaden geltend, der in dem Verlust des Kaufpreises (nach Abzug des Erlöses für die beschädigten Bleche) besteht. Dabei gibt der Sachverhalt keinerlei Anhalt für die Annahme, daß der zwischen Verkäufer und

und Käufer vereinbarte Kaufpreis nicht auch dem allgemeinen Verkehrswert der beschädigten Autobleche entsprochen habe.

Die Firma Co [REDACTED] hat nicht dadurch gegen die Schadensminderungspflicht (§ 254 Abs. 2 BGB) verstoßen, daß sie den F [REDACTED] werken den Schaden ersetzt hat, ohne etwa dazu verpflichtet gewesen zu sein. Geht man mit dem Berufungsgericht von der Schadensliquidation im Drittinteresse aus, so entfällt die Anwendung des § 254 Abs. 2 BGB, da dann der den F [REDACTED] werken entstandene Schaden geltend gemacht ist; dieser hat keine Minderung erfahren. Nimmt man an, daß die Firma Co [REDACTED] ihren eigenen Schaden ersetzt verlangt, so kommt § 254 Abs. 2 BGB nicht zur Anwendung, weil den Schädiger die Rechtsbeziehungen zwischen Verkäufer und Käufer, nämlich die Schadensverlagerung, nichts angehen.

2. Die Revision meint, die Freizeichnungsklausel der KB schließe die Haftung der beiden Beklagten aus. Sie hält die Ansicht des Berufungsgerichts für irrig, die Freizeichnungsklausel gegenüber Ansprüchen des Eigentümers aus unerlaubter Handlung habe nicht bis zur Firma Co [REDACTED] gereicht. Denn Ansprüche des vom Absender verschiedenen Eigentümers seien ausgeschlossen, wenn der Absender mit der Art der Versendung der Güter unter Haftungsbeschränkung einverstanden gewesen sei oder mit einem solchen Abschluß habe rechnen müssen und die Haftungsbeschränkung verkehrsrüblich und nicht übermäßig sei.

Das Berufungsgericht ist zu seiner Rechtsauffassung in Auslegung der KB gekommen. Die Auslegung dieser ausländischen Allgemeinen Geschäftsbedingungen ist der freien

Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen (BGH VersR 1966, 441 = ZfB 1966, 169 = WM 1966, 450; BGH VersR 1967, 449 = ZfB 1967, 147).

Abgesehen davon ist ein in Allgemeinen Geschäftsbedingungen enthaltener Haftungsausschluß wegen Fahruntüchtigkeit des Schiffes gegenüber Ansprüchen aus § 8 Abs. 4 BSchG nach dem insoweit gemäß § 1 KB anzuwendenden deutschen Recht unwirksam (BGH v. 23.6.66 II ZR 81/63 VersR 1966, ⁸²³~~449~~; vgl. BGH NJW 1956, 1065, 1066 f. nicht 1965, 1966, wie in der Entscheidung II ZR 81/63 infolge eines Druckfehlers angegeben⁷). Das gilt auch, wenn ein solcher Anspruch auf unerlaubte Handlung gestützt wird. Unter die Fahruntüchtigkeit fällt auch die Ladungsuntüchtigkeit, die das Schiff als ungeeignet erscheinen läßt, die Güter nach dem Bestimmungsort zu befördern (vgl. BGH NJW 1956, 1065, 1067; Vortisch-Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht, 3. Aufl., BSchG § 8 Anm. 2a). Die "Avanti" war nach der Feststellung des Berufungsgerichts zur Beförderung der Autobleche nicht geeignet.

Ebensowenig wie die Haftung des Schiffseigners kann die Haftung des Schiffsführers für die "Kardinalpflicht" der Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes ausgeschlossen werden. Der Beklagte haftet daher der Klägerin nach § 823 Abs. 1 BGB, weil die Laderäume des Schiffes zur Aufnahme der Autobleche ohne besondere Vorkehrungen ungeeignet waren. Hieraus ergibt sich wiederum die dingliche Haftung der Beklagten mit dem Schiff "Avanti" gemäß §§ 3, 4 BSchG.

3. Nach den vorstehenden Ausführungen ist der weitere Vortrag der Revision gegenstandslos, die Klägerin hätte dafür sorgen müssen, daß die Freizeichnungsklausel zugunsten der Beklagten auch dem Ladungseigentümer Co. [REDACTED] gegenüber gelte.

4. Da die Haftung der beklagten Schiffseignerin aus Gesetz begründet ist, braucht ihre vertragliche Haftung nicht erörtert zu werden.

III. Hiernach ist die Revision unbegründet. Sie war daher mit der Kostenfolge aus §§ 97 Abs. 1, 100 Abs. 4 ZPO zurückzuweisen.

Dr. Fischer

Fleck

Dr. Nörr

Stimpel

Liesecke