

13

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

ZPO § 549

Zur Frage der Revisibilität ausländischer Allgemeiner
Geschäftsbedingungen.

BGH, Urt. v. 3. Februar 1966 - II ZR 19/64 - Rheinschiffahrts-
obergericht Köln
Schiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

Verkündet am

II ZR 19/64

3. Februar 1966
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Versicherungsgesellschaft N.V. Stad Ro [REDACTED] in Ro [REDACTED], Co [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
2. der Versicherungsgesellschaft N.V. Ar [REDACTED] Verzekeringsmaatschappij tegen Brandschade in Ar [REDACTED], We [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
3. der Versicherungsgesellschaft N.V. A [REDACTED] in Z [REDACTED], Bl [REDACTED]weg [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
4. der Versicherungsgesellschaft La Fé [REDACTED] in Z [REDACTED], Ta [REDACTED] [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
5. der Versicherungsgesellschaft La Gé [REDACTED] De B [REDACTED] in B [REDACTED], Rue Fé [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
6. der Versicherungsgesellschaft E [REDACTED] S [REDACTED] In [REDACTED] Cy. Ltd. in Lo [REDACTED], Thr [REDACTED], Niederlassung in An [REDACTED], M [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
7. der Versicherungsgesellschaft The Gr [REDACTED] F [REDACTED] & Ac [REDACTED] In [REDACTED] Company Ltd. in Lo [REDACTED], Fl [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
8. der Versicherungsgesellschaft Ag [REDACTED] Aktiengesellschaft in K [REDACTED], Ri [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
9. der Versicherungsgesellschaft Le Fo [REDACTED] in Lu [REDACTED], Avenue Gu [REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
10. der Firma Fo [REDACTED] Mo [REDACTED] Company (Be [REDACTED]) SA, vertreten durch ihren Vorstand in An [REDACTED], als Ladungseignerin,

Klägerinnen und Revisionsklägerinnen,

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

- 2 -

gegen

1. die Firma D[REDACTED] Sche[REDACTED] Maa[REDACTED] N.V. in Ro[REDACTED],
Wes[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand,
2. den Kapitän J[REDACTED] St[REDACTED] in Ro[REDACTED], Nor[REDACTED],
3. den Schiffsführer Cornelis Au[REDACTED], Ro[REDACTED], Wes[REDACTED],
Beklagte und Revisionsbeklagte,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -
4. den Schiffseigner Cornelis J. Zi[REDACTED] in Do[REDACTED],
Kr[REDACTED],
5. den Schiffsführer Jacob Pi[REDACTED] Ki[REDACTED] in Ro[REDACTED], Os[REDACTED]
Beklagte.

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 3. Februar 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow

für Recht erkannt:

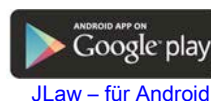
Die Revision der Klägerinnen gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rheinschiff-fahrtsobergerichts - in Köln vom 8. November 1963 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden den Klägerinnen zu je 1/10 auferlegt.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerinnen zu 1 bis 9 waren die Versicherer der Klägerin zu 10 (einer be ██████ Gesellschaft, künftig Fo ██████ genannt) für einen Transport von Fo ██████-Kraftfahrzeugen, die von Köln-Niehl nach Rotterdam verfrachtet werden sollten. Die Verschiffung wurde am 3. Februar 1961 von der Beklagten zu 1 (einer niederländischen Reederei, künftig Reederei genannt) mit dem Kahn "D ██████", der von dem leeren Motorgüterschiff "D ██████" geschleppt wurde, ausgeführt. Die Beklagte zu 1) ist Reederin beider Schiffe. Der Beklagte zu 2 war Kapitän des Motorgüterschiffes, der Beklagte zu 3 Schiffsführer des Kahn "D ██████". Backbords neben "D ██████" lag als zweiter Anhang die "Ma ██████", die dem Beklagten zu 4 gehört und von dem Beklagten zu 5 geführt wurde.

Der Transport erfolgte auf Grund eines zwischen Fo ██████ und der Reederei geschlossenen "Rheintransport-Übereinkommens" vom 3. September 1958. Nach § 4 S. 1 dieses Übereinkommens steht die Wahl des vorzulegenden Schiffsraumes sowie der Motor- oder Schleppschiffe der Reederei zu. Gemäß § 7 dieses Übereinkommens vereinbarten die Parteien die Geltung der "Verlade- und Transportbedingungen (Konossementsbedingungen)" [künftig KB genannt] der Reederei. § 18 KB enthält folgende Haftungsfreizeichnung:

- "1. Ausgeschlossen ist jede Haftung der Reederei oder des Schiffers für Verlust oder Beschädigung der Güter infolge Zusammenstoß, Anfahrung, ... oder Untergang des Schiffes, ... mangelhafte Fahrtüchtigkeit wegen fehlerhafter Stauung oder aus anderen Gründen, sowie infolge sonstiger Unfälle der Schifffahrt, auch wenn diese Umstände oder Ereignisse durch irgendwelche Handlungen, Nachlässigkeiten oder Unterlassungen, falsch ausgeführte Bewegungen, Unvorsichtigkeit

des Schiffers, der Schiffsbesatzung, ... oder durch eigene leichte Fahrlässigkeit der Reederei, bei der Führung, Beladung oder dem Betriebe des Schiffes verschuldet worden sind, gleichgültig, ob das schädigende Ereignis oder die fehlerhafte Handlungsweise während des Transportes oder vor Antritt der Reise eingetreten ist.

2. Die Haftung der Reederei ist auch dann ausgeschlossen, wenn der Schaden durch irgendwelches Verschulden der Kapitäne, Schiffer oder Besatzungen der Schleppboote oder der im gleichen Schleppzug vereinigten Schiffe, oder der Angestellten der Reederei, welchen die Einteilung der Schiffe zur Beladung oder die Zusammenstellung der Schleppzüge obliegt, verursacht worden ist.
3.
4. Der Verzicht auf Haftung und Schadenersatz erstreckt sich auch auf alle außervertraglichen Ansprüche."

Am Unfalltage kam der Schleppzug bei nebligem Wetter und hohem Wasserstand gegen 13.15 Uhr an die Durchfahrt der Straßenbrücke Düsseldorf-Oberkassel. Der Rhein macht an dieser Stelle eine starke Linkskrümmung. Noch oberhalb der Brücke verfiel der Schleppzug zu weit in den Hang zum rechten Ufer. Beim Passieren der Brückendurchfahrt schlug "D[REDACTED]" mit der Steuerbordseite gegen einen Brückenpfeiler. Hierbei rissen sowohl die 40 m langen Schleppstränge als auch die Drahtseile zur "Ma[REDACTED]". Die Besatzungsmitglieder des D[REDACTED]-Kahns sprangen auf einen Vorsprung des Brückenpfeilers. "D[REDACTED]" trieb noch ca 1200 m talwärts, stieß auf die Längsmole des Sporthafens und sank. Die beteiligten Schiffer beschuldigen sich wechselseitig, den Schiffsunfall verursacht zu haben.

Die Klägerinnen begehren Ersatz der Ladungsschäden

der Klägerin zu 10 in Höhe von 4 395 849 bfr sowie der angefallenen Haverei-Beiträge im Betrag von 70 778,23 DM. Sie behaupten, das unbeladene Motorschiff sei bei dem hohen Wasserstand nicht geeignet gewesen, bei 40 m langen Schleppsträngen die schweren Anhänge sicher talwärts zu schleppen. Auch habe auf jedem der Kähne ein Matrose gefehlt. Der Schleppzug sei durch ein Verschulden des beklagten Schleppzugführers in den Hang zum rechten Ufer verfallen und der Anhang gegen den Pfeiler geprallt. Jedenfalls hätten Schiffsführer und Besatzung des Kahnens an Bord bleiben und versuchen müssen, Anker zu werfen. Die Klägerinnen sind der Ansicht, daß § 18 der Konnossementsbedingungen die Haftung der Beklagten bei so erheblichem Verschulden nicht ausschließe. Die Freizeichnung beziehe sich auch nur auf die Haftung der Reederei für den mit den Gütern von Fo■■■■ beladenen Kahn "D■■■■■■", nicht aber auf die Haftung für das den Kahn schleppende MS "D■■■■■■".

Die Beklagten bestreiten jedes Verschulden. Sie sind ferner der Ansicht, die Klägerinnen zu 1 - 9 seien wegen des Abtretungsverbotes in § 25 der Konnossementsbedingungen nicht legitimiert, den Schaden der Klägerin zu 10 geltend zu machen. Im übrigen seien gemäß § 18 KB alle Beklagten von einer Haftung freigezeichnet.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat durch Teilurteil die Klage gegen die Beklagten zu 1 - 3 abgewiesen, da ihre Haftung durch § 18 der Konnossementsbedingungen ausgeschlossen sei. Das Rheinschiffahrtsobergericht hat die Berufung der Klägerinnen zurückgewiesen und ihnen die Kosten der Berufung auferlegt. Mit der Revision verfolgen die Klägerinnen ihren Klageantrag weiter. Die Beklagten bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist unbegründet, da die Verletzung revisiblen Rechts durch das Berufungsgericht nicht in Frage kommt.

Das Berufungsgericht gründet seine Entscheidung auf die in den KB enthaltenen Freizeichnungsklauseln. Hiergegen richten sich die Angriffe der Revision. Sie können keinen Erfolg haben, weil die KB weder Bundesrecht noch sonstige im Bezirk des Berufungsgerichts und eines anderen Oberlandesgerichts geltende Vorschriften sind (§ 549 ZPO). Die KB sind vom Centraal Bureau voor de Rijn - en Binnenvaart aufgestellt. Sie sind ausländische Allgemeine Geschäftsbedingungen. In der Rechtsprechung ist die Nachprüfbarkeit deutscher Allgemeiner Geschäftsbedingungen, die auch außerhalb des Bezirks des Berufungsgerichts Anwendung finden, anerkannt. Der Grund hierfür wird darin gesehen, daß ihre Bestimmungen nicht den Charakter spezieller vertraglicher Vereinbarungen, sondern den einer Rechtsordnung tragen (BGHZ 8, 55, 56). Die hier in Frage stehenden KB haben das Gepräge einer ausländischen Rechtsordnung und sind daher ebenso wie ausländisches Recht der Nachprüfung durch das Revisionsgericht entzogen.

Das Berufungsgericht hat die KB dahin ausgelegt, daß die Reederei von der Haftung für leichte Fahrlässigkeit, die Schiffsführer des Schleppers und des Kahnes sowie die Angestellten der Reederei von der Haftung auch für grobe Fahrlässigkeit befreit sind, möge diese Haftung auf vertraglichem oder außervertraglichem Rechtsgrund beruhen. An diese Auslegung ist der Senat gebunden. Dem kann nicht entgegengehalten werden, daß nach § 1 KB die an dem Trans-

port Beteiligten sich dort, wo die KB schweigen, den Bestimmungen des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes unterwerfen. Dieses deutsche Recht gilt nach den KB nur, soweit die KB Lücken aufweisen. Ob dies der Fall ist, muß durch Auslegung ermittelt werden. Die allein dem Berufungsgericht obliegende Auslegung hat zu dem Ergebnis geführt, daß für die hier zu entscheidenden Fragen keine Lücken bestehen. Deutsches Recht kommt daher nicht zur Anwendung.

Die Anwendung der Freizeichnungsklauseln der KB ist auch nicht nach Art. 30 EGBGB ausgeschlossen. In der Rechtsprechung ist anerkannt, daß der Unternehmer in seinen Allgemeinen Geschäftsbedingungen grundsätzlich seine Haftung für jedes Verschulden seiner nicht in leitender Stellung befindlichen Angestellten jedenfalls dann ausschließen kann, wenn Versicherungsschutz besteht (BGH VersR 1962, 552, 554; BGHZ 33, 216). Die Freizeichnungsklauseln der KB gehen nicht weiter als die entsprechender deutscher, als wirksam anerkannter Allgemeiner Geschäftsbedingungen. Daß das grobe Verschulden eines in leitender Stellung befindlichen Angestellten der Reederei hier in Frage kommen könnte, hat das Berufungsgericht nicht angenommen und ist auch von den Klägerinnen nicht dargetan.

Hiernach war die Revision mit der Kostenfolge aus

§§ 97, 100 ZPO zurückzuweisen.

Dr.Fischer Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Bukow