

26

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

Allg. Geschäftsbedingungen; BinnSchG § 58

- a) Die Klausel in den Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen) eines Frachtführers, daß der Anspruch wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter erlischt, sofern er nicht innerhalb von drei Monaten gerichtlich geltend gemacht wird, ist unwirksam.
- b) Unwirksam ist auch eine Konnossementsbedingung, welche die Haftung des Frachtführers für Schäden aus der anfänglichen Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes auf einen bestimmten Betrag (hier: 10 hfl) per 100 kg der verlorenen oder beschädigten Güter begrenzt.

BGH, Urt. v. 20. März 1978 - II ZR 19/76 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 19/76

URTEIL

Verkündet am

20. März 1978

Justizobersekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der D. Schiffahrt und Spedition GmbH, J. Straße,
D. -R., vertreten durch ihren Geschäftsführer
Konsul H. von G., dortselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die Deutsche S. W. GmbH, K. Straße, S. -O.,
vertreten durch ihre Geschäftsführer Dr.-Ing. Werner D.
und Albert R., dortselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. und
Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 20. März 1978 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stempel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 18. Dezember 1975 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin beauftragte im Juni 1972 die SALF F██████ und S██████ GmbH (nachfolgend: SALF), ca. 1.005 t Soda von Rheinberg nach Antwerpen zu befördern. Mit der Durchführung des Transports betraute SALF ihrerseits die Beklagte. Diese setzte hierfür den Schleppkahn "D██████ L██████" ein, der für eine mit ihr konzernmäßig verbundene Reederei in Mietcharter fuhr. Bei der Ankunft des Schiffes in Antwerpen wies ein Teil der Ladung infolge zu hohen Stands des Bilgenwassers einen Nässeschaden auf. Zum teilweisen Ausgleich dieses Schadens hat die Klägerin von ihrem Transportversicherer 30.000 DM erhalten.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Mit der Klage fordert die Klägerin von der Beklagten Ersatz des gesamten Nässeschadens nebst schadensbedingter Nebenkosten. Sie stützt sich dabei auf die Abtretung der Ansprüche von SALF aus dem zwischen dieser und der Beklagten geschlossenen (Unter-) Frachtvertrag sowie weiter auf die Abtretung der Ansprüche aller "in Betracht kommenden Ladungsbeteiligten". Sie hat behauptet, SK "D [REDACTED] L [REDACTED]" sei in Rheinberg mit einem zu hohen Stand des Bilgenwassers und nicht funktionierenden Pumpen vorgelegt worden, somit von Anfang an ladeuntüchtig gewesen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 50.777,82 DM nebst Zinsen, davon 30.000 DM nebst Zinsen an den Transportversicherer, zu verurteilen sowie deren Schadensersatzpflicht für alle weiteren Schäden festzustellen.

Demgegenüber hat die Beklagte vorgetragen, SALF habe durch die Beschädigung der Ladung keinen Schaden erlitten, somit keine gegen sie gerichteten Schadensersatzansprüche an die Klägerin abtreten können. Auch sei SK "D [REDACTED] L [REDACTED]" in ordnungsgemäßem Zustand zur Ladungsübernahme in Rheinberg angedient worden. Im übrigen sei sie sowohl nach den Konnossementsbedingungen von SALF als auch nach ihren eigenen Verlade- und Transportbedingungen von der Haftung für ein schuldhaftes Verhalten der Führung des SK "D [REDACTED] L [REDACTED]" freigezeichnet. Hilfsweise erhebt sie die Einrede der Verjährung.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr bis auf einen Betrag von 2.604,65 DM stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält im Ergebnis einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Der Frachtführer haftet nach § 58 Abs. 1 BinnSchG 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. Da sich aus dem Vortrag der Parteien nichts für das Vorliegen derartiger Umstände ergibt, ist SALF (als Hauptfrachtführerin) wegen des Nässeschadens gegenüber ihrer Absenderin, der Klägerin, schadensersatzpflichtig geworden (§ 26 BinnSchG, §§ 431, 432 Abs. 1 HGB). Zugleich hat SALF, die ihrerseits im Verhältnis zur Beklagten (Unterfrachtführerin) als Absenderin anzusehen (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 149; Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 26 Anm. 3 c) und damit dieser gegenüber schadensersatzberechtigt ist, gegen diese den Anspruch erworben, sie von dem Schadensersatzanspruch der Klägerin freizustellen (vgl. auch § 432 Abs. 3 HGB).

2. Entgegen der Ansicht der Revision ist der aufgezeigte Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen SALF (und dementsprechend der Freistellungsanspruch von SALF gegen die Beklagte) zwischenzeitlich nicht erloschen. Allerdings mag es zutreffen, daß nach den Konnossementsbedingungen von SALF, die unbestritten Inhalt des Hauptfrachtvertrages waren, die Frachtführerhaftung entfallen

soll, wenn der geschädigte Ladungsbeteiligte seinen Anspruch nicht binnen drei Monaten gerichtlich geltend macht, was seitens der Klägerin nicht geschehen ist. Diese Klausel, die einer an den Maßstäben von Treu und Glauben ausgerichteten richterlichen Inhaltskontrolle unterliegt (vgl. BGHZ 65, 364, 365), ist jedoch unwirksam:

Die gesetzlichen Vorschriften über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern zu Lande oder auf Flüssen oder sonstigen Binnengewässern (§§ 425 f. HGB; §§ 26 f. BinnSchG; vgl. auch §§ 53 f. EVO und §§ 1 f. KVO) kennen keine Regelung, die den Schadensersatzanspruch des geschädigten Ladungsbeteiligten gegen den Frachtführer wegen Verlustes oder Beschädigung der Güter erlöschen läßt, wenn der Anspruch nicht innerhalb eines bestimmten Zeitraums gerichtlich verfolgt wird. Sie tragen dem berechtigten Interesse des Frachtführers an einer raschen Klärung und Abwicklung von Schadensfällen vielmehr dadurch Rechnung, daß sie die Verjährungsfrist für einen solchen Anspruch auf lediglich ein Jahr bemessen (§§ 439, 414 Abs. 1 HGB, § 26 BinnSchG; ebenso § 94 Abs. 1 EVO und § 40 Abs. 1 KVO), wobei außerdem die Frist bereits mit dem tatsächlichen oder einem fiktiven Ablieferungszeitpunkt zu laufen anfängt (§§ 439, 414 Abs. 2 HGB, § 26 BinnSchG; vgl. auch § 94 Abs. 2 EVO und § 40 Abs. 2 KVO). Das hat offenbar bewirkt, daß in einer Vielzahl dem Senat bekannter Verlade- und Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen) bedeutender Binnenschiffsreedereien und Transportgenossenschaften eine Ausschlußfrist für die gerichtliche Geltendmachung von Ansprüchen gegen den Frachtführer aus dem Verlust oder der Beschädigung von Gütern nicht enthalten ist.

Sowohl diese Übung als auch die aufgezeigte Gesetzeslage führt zu der Frage, ob die Aufnahme einer derartigen Frist in die Konnossementsbedingungen eines Frachtführers aus der Sicht der Ladungsbeteiligten damit überraschend und die Klausel schon deshalb unwirksam ist (vgl. BGHZ 60, 377, 380 sowie § 3 AGB-Gesetz). Indes bedarf dieser Punkt keiner weiteren Erörterung. Denn im Streitfall folgt die Unwirksamkeit der Klausel jedenfalls daraus, daß sie die Ausschlußfrist auf lediglich drei Monate begrenzt. Darin liegt eine die Interessen des geschädigten Ladungsbeteiligten in grober Weise vernachlässigende, mißbräuchliche Vertragsgestaltung, weil ihm bei einer derart knappen Spanne oftmals nicht genügend Zeit für eine eingehende Prüfung der Sach- und Rechtslage mit der Folge verbleibt, daß er, wenn er seinen Anspruch auf Ersatz seines Ladungsschadens nicht verlieren will, zu einer voreiligen Klageerhebung gezwungen ist, und zwar auch gegen jeden in Betracht zu ziehenden möglichen sonstigen Schädiger (Unterfrachtführer, Schiffseigner, Schiffer), da er damit rechnen muß, daß sich diese ebenfalls auf die Konnossementsbedingungen des Frachtführers berufen können (vgl. Senatsurt. v. 28. 4. 77 - II ZR 26/76, VersR 1977, 717). Daß eine Ausschlußfrist von drei Monaten unangemessen kurz ist, zeigen auch die seefrachtrechtlichen Bestimmungen des § 612 HGB und des Art. 3 § 6 Abs. 4 des Internationalen Übereinkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 - RGBI. 1939 II 1049 (sog. Haager Regeln), welche diese Frist - für den Konnossementsverfrachter außerdem zwingend (§ 662 Abs. 1 HGB, Art. 3 § 8 Haager Regeln) - auf ein Jahr festlegen, mögen dabei

auch die größeren Entfernungen beim Seetransport und der meist internationale Bezug der Frachtverträge eine Rolle gespielt haben.

3. Tritt der Hauptfrachtführer seinen Freistellungsanspruch gegen den Unterfrachtführer an den geschädigten Absender ab, so verwandelt sich der Anspruch in einen Zahlungsanspruch (vgl. BGHZ 12, 136, 141; 41, 203, 205). Dagegen, daß die Klägerin einen solchen Anspruch gegen die Beklagte geltend macht, bestehen daher keine rechtlichen Bedenken. Auch hat das alles mit der vom Berufungsgericht erörterten Frage der Drittschadensliquidation nichts zu tun. Auf die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision kommt es demnach nicht an. Ferner ist es unbedenklich, daß die Klägerin den auf den Transportversicherer nach § 67 Abs. 1 VVG übergegangenen Teil des Zahlungsanspruchs mit dessen Ermächtigung im Wege der gewillkürten Prozeßstandschaft verfolgt.

4. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat sich nicht feststellen lassen, daß der zu hohe Stand des Bilgenwassers erst durch ein Leckwerden des SK "D■■■■ L■■" während der Reise von Rheinberg nach Antwerpen eingetreten ist. Es sei deshalb zu Lasten der Beklagten davon auszugehen, daß das Schiff schon bei Antritt der Reise einen überhöhten Wasserstand in der Bilge gehabt habe und damit für die Beförderung von Soda, das Wasser anziehe, von Anfang an untauglich gewesen sei. Von der Haftung für die anfängliche Ladungsuntüchtigkeit eines Schiffes könne sich ein Frachtführer in allgemeinen Geschäftsbedingungen aber wirksam weder freizeichnen noch diese der Höhe nach beschränken. Ein derartiger

Haftungsausschluß oder eine solche Haftungsbeschränkung seien mit Treu und Glauben nicht zu vereinbaren. Mit Rücksicht darauf könne unerörtert bleiben, ob die Beklagte sich überhaupt gegenüber der Klägerin auf ihre Verlade- und Transportbedingungen berufen könne, was deshalb zweifelhaft sei, weil SALF in dem mit der Beklagten geschlossenen (Unter-)Frachtvertrag die Durchführung des Transports zu den Bedingungen des Binnenschiffahrtsgesetzes ausbedungen habe.

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen ohne Erfolg.

a) Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats ist jede in allgemeinen Geschäftsbedingungen erfolgende Freizeichnung des Frachtführers - wie auch des Schiffseigners oder des Schiffers - von der Haftung für Ladungsschäden infolge einer anfänglichen Fahruntüchtigkeit des Schiffes grundsätzlich unwirksam (so zuletzt BGHZ 65, 364, 367). Dabei fehlt die Fahrtüchtigkeit einem Schiff auch dann, wenn es nicht ladungstüchtig ist (BGH a.a.O.). Sollte sich daher die Beklagte gegenüber dem Klageanspruch auf die Konnossementsbedingungen der SALF oder auf ihre eigenen Verlade- und Transportbedingungen berufen können, so könnte sie diesem Anspruch jedenfalls nicht mit Erfolg entgegenhalten, daß sie nach den genannten Bedingungen für eine Ladungsuntüchtigkeit des SK "D. I." bei Reiseantritt nicht zu haften habe. Gleiches hätte übrigens auch für SALF gegolten, so daß insoweit nicht, wie die Revision anscheinend meint, von einer unterschiedlichen Haftungslage zwischen SALF und der Beklagten im Verhältnis zur Klägerin gesprochen werden kann.

b) Zeichnet sich der Frachtführer in allgemeinen Geschäftsbedingungen von seiner Haftung nach § 58 Abs. 1 BinnSchG - zulässigerweise - frei, so stellt das eine Ausnahme von der gesetzlichen Regelung dar. Deshalb muß er beweisen, daß die Voraussetzungen einer - zulässigen - Freizeichnung gegeben sind (vgl. Senatsurt. v. 13. 3. 69 - II ZR 58/67, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 30 = VersR 1969, 511, 513 sowie BGHZ 41, 151, 156). Das bedeutet bei einer Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes, daß der Frachtführer, der sich für diesen Mangel anhand seiner allgemeinen Geschäftsbedingungen entlasten will, dessen nachträglichen Eintritt beweisen muß. Gelingt ihm das, wie hier, nicht, so ist zu seinen Lasten von der anfänglichen Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes auszugehen. Entgegen der Ansicht der Revision spricht gegen eine derartige Verteilung der Beweislast nicht die Vorschrift des § 559 HGB, welche die Haftung des Verfrachters für den Fall regelt, daß ein Seeschiff see- oder ladungsuntüchtig ist. Hinsichtlich dieser Vorschrift hat der Senat in dem zur Veröffentlichung im Nachschlagewerk des Bundesgerichtshofes vorgesehenen Urteil v. 23. 2. 78 - II ZR 228/75 ausgeführt, daß der geschädigte Ladungsbeteiligte allein zu beweisen hat, sein Schaden sei durch eine See- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes verursacht worden, wogegen dann dem Verfrachter im Rahmen seiner Entlastungspflicht der Nachweis obliegt, daß es sich um keinen anfänglichen Mangel des Schiffes gehandelt hat. Insoweit hat der Senat vor allem den Gedanken einer Verteilung der Beweislast nach Gefahren-

bereichen durchgreifen lassen (vgl. auch BGHZ 67, 383, 387), dem auch hier eine erhebliche Bedeutung beigemessen werden muß.

c) Die Frage, ob der Frachtführer seine Haftung in allgemeinen Geschäftsbedingungen für den Fall einer von ihm zu vertretenden anfänglichen Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes wenigstens der Höhe nach beschränken kann, hat der Senat in seinem Urteil v. 21. 4. 75 - II ZR 164/73 (LM BinnSchG § 8 Nr. 3 = VersR 1975, 1117, 1118) bereits insoweit verneint, als die Haftung generell auf einen Betrag von 10.000 DM begrenzt ist. Hier liegt es nun - sofern man die Anwendbarkeit der Verlade- und Transportbedingungen der Beklagten zu deren Gunsten annimmt - so, daß nach § 20 Nr. 1 dieser Bedingungen eine Haftung in jedem Falle nur in Höhe von 10 hfl per 100 kg der verlorenen oder beschädigten Güter bestehen soll, wobei außerdem der Wert des Schiffes nebst Zubehör im Zeitpunkt nach Eintritt des schädigenden Ereignisses die Haftungsobergrenze bildet. Da der letzte Punkt für den Streitfall keine Rolle spielt, ist lediglich zu prüfen, ob es für die Ladungsbeteiligten noch hinnehmbar ist, wenn die Haftung des Frachtführers bei einer von Anfang an mangelnden Fahr- oder Ladungstüchtigkeit des Schiffes in allgemeinen Geschäftsbedingungen auf einen bestimmten Betrag per 100 kg der verlorenen oder beschädigten Güter eingeschränkt wird. Das ist zu verneinen. Der Senat hat schon mehrfach darauf hingewiesen, daß die Verpflichtung des Frachtführers, ein fahr- und ladungstüchtiges Schiff zu stellen, von ganz besonderer Bedeutung für die ordnungsgemäße Erfüllung des Frachtvertrages ist. Damit läßt es

sich aber nicht vereinbaren, daß der Frachtführer diese Verpflichtung weitgehend durch eine Haftungsregelung abschwächt, die in keiner Weise an den Wert der ihm jeweils zur Beförderung übergebenen Güter anknüpft und mehr oder weniger willkürlich erscheint. Wenn demgegenüber die Revision auf die Höchsthaftungsvorschrift des § 660 HGB für den Konnossementsverfrachter abhebt, so beachtet sie nicht, daß diese Vorschrift Teil eines in sich geschlossenen und sowohl den Verfrachter- als auch den Verladerinteressen Rechnung tragenden Haftungssystems ist, das auf den Haager Regeln beruht. Auch kann der Ablader die in § 660 HGB festgelegte Haftungshöchstgrenze von 1.250 DM für jede Packung oder Einheit jederzeit durch eine Wertdeklaration der zu verschiffenden Güter und deren Aufnahme in das Konnossement beseitigen.

5. Das Berufungsgericht hat die von der Beklagten hilfsweise erhobene Verjährungseinrede ebenfalls nicht für durchgreifend erachtet, weil zum einen deren Verlade- und Transportbedingungen keine von den Verjährungsvorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes abweichende Regelung enthielten, zum anderen der Verweis in den Konnossementsbedingungen von SALF auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen (nach deren § 64 Schadensersatzansprüche bereits in sechs Monaten verjähren) der Beklagten nicht zugute kommen könne, da SALF mit der Klägerin hinsichtlich der Beklagten allenfalls die Anwendung der Verlade- und Transportbedingungen der letzteren vereinbart habe. Soweit sich die Revision gegen diese Ausführungen mit der Rüge wendet, das Berufungsgericht habe nicht berücksichtigt, daß es in dem von SALF ausgestellten Ladeschein heiße,

"Für Schiffahrtsgeschäfte gelten unverändert in erster Linie unsere Übernahme- und Konnossements-Bedingungen sowie diejenigen der am Transport beteiligten Unternehmen", übersieht sie, daß für die Vereinbarungen zwischen SALF und der Klägerin nicht der Inhalt des Ladescheins, sondern der des Frachtvertrages maßgeblich ist (§ 26 BinnSchG, § 446 Abs. 2 HGB). Außerdem läßt sie außer Betracht, daß SALF nach dem Kopf der zahlreichen von der Beklagten vorgelegten Schreiben dieses Unternehmens nicht nur als Frachtführer, sondern auch als Spediteur tätig ist. Ein allgemeiner Hinweis in den - übrigens nicht vorgelegten - Konnossementsbedingungen von SALF auf die Allgemeinen Deutschen Spediteurbedingungen besagt daher noch nicht, daß diese Bestimmungen oder einzelne von ihnen auch für die Tätigkeit von SALF als Frachtführer oder für einen von diesem Unternehmen eingeschalteten Unterfrachtführer gelten sollen.

6. Demnach war die Revision zurückzuweisen.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe