

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB § 559; AGBG §§ 1, 9; Allg. Geschäftsbedingungen

Zur Wirksamkeit einer Freizeichnung von der Haftung für die anfängliche Ladungsuntüchtigkeit eines Schiffes in den vorformulierten Bedingungen eines Chartervertrages (hier: Gecon CP), wenn die Bedingungen nicht vom Verfrachter (Vercharterer), sondern vom Befrachter (Charterer) in den Vertrag einbezogen worden sind.

BGH, Urt. v. 28. Februar 1983 - II ZR 31/82 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 31/82

URTEIL

Verkündet am
28. Februar 1983
Spengler
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1.

2.

Beklagten und Revisionskläger,

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

g e g e n

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Februar 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten zu 1 gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 7. Januar 1982 wird zurückgewiesen.

Auf die Revision der Beklagten zu 2 wird dieses Urteil aufgehoben, soweit es zu deren Nachteil erkannt hat. In diesem Umfange wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von den Kosten des Revisionsverfahrens hat die Beklagte zu 1 ihre außergerichtlichen Kosten sowie jeweils die Hälfte der Gerichtskosten und der außergerichtlichen Kosten der Klägerin zu tragen. Die Entscheidung über die weiteren Kosten des Revisionsverfahrens bleibt dem Berufungsgericht vorbehalten.

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 Beklagte zu 1 verfrachtete Ende September/Anfang Oktober 1977 rund 1.915 t Profileisen mit dem von ihr langfristig gecharterten MS "No. [REDACTED]" (79 m lang; 12,40 m breit; 2.350 tdw) von Aviles (Spanien) nach Antwerpen. Während der Reise geriet das von der Beklagten zu 2 bereederte Schiff in der Biskaya in schweres Wetter mit Windstärken von 7 bis 8 bft. Bei den Bewegungen des Schiffes in der sehr groben See kam es zu Torsionen des Schiffskörpers. Diese bewirkten Undichtigkeiten in der Abdeckung (System MacG. [REDACTED]) des Laderaums (43,8 m lang; 10 m breit), dessen Lukenöffnung so breit und fast so lang wie dieser selbst war. Durch die Undichtigkeiten drang überkommendes Seewasser in den Laderaum ein. Das führte zu Rostschäden an einem Teil des Profileisens.

Die Klägerin verlangt - aus abgetretenem Recht der Carl Sp. [REDACTED] GmbH (Befrachterin und Empfängerin des Profileisens) - den Ladungsschaden von den Beklagten ersetzt. Nach ihrer Ansicht hätten die Beklagte zu 1 sowie der Kapitän des MS "No. [REDACTED]" wegen der schweren Eisenladung und der großen Lukenöffnung damit rechnen müssen, daß die Abdeckung des Laderaums in grober See infolge von Torsionen des Schiffskörpers undicht werden und überkommendes Seewasser durchlassen könne. Diese Gefahr hätten sie vor Beginn der Reise beseitigen müssen. Das sei nicht geschehen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 85.112,68 DM nebst Zinsen zu verurteilen.

Die Beklagten haben behauptet, daß MS "No [REDACTED]" im Jahre 1977 speziell für den Stahl- und Eisentransport gebaut worden und für die Reise von Aviles nach Antwerpen ordnungsgemäß vorbereitet gewesen sei. Deshalb treffe weder die Beklagte zu 1 noch den Kapitän des Schiffes ein Verschulden an dem Ladungsschaden. Insbesondere hätten sie sich hinsichtlich einer dichten Abdeckung des Laderaums auf die Sachkenntnis der Werft, des Herstellers der Lukenabdeckung und der Klassifikationsgesellschaft (G [REDACTED] L [REDACTED]) verlassen dürfen. Auch seien bei den vorangegangenen Reisen keine Undichtigkeiten an der Lukenabdeckung aufgetreten. Im übrigen sei der Transport auf Basis Gencon CP erfolgt, deren Klausel 2 - "Owner's Responsibility Clause" - eine Haftungsfreizeichnung enthalte.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben. Das Berufungsgericht hat die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 84.851,73 DM nebst Zinsen verurteilt; den weitergehenden Klageanspruch von 260,95 DM hat es abgewiesen. Mit der Revision erstreben die Beklagten die vollständige Abweisung der Klage. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

1. Dem Berufungsgericht, dessen Urteil in VersR 1982, 668/669 teilweise abgedruckt ist, ist zuzustimmen, daß MS "No [REDACTED]" bei Antritt der Reise ladungsuntüchtig gewesen ist. Das Schiff war infolge der bei schwerem Seegang auftretenden Undichtigkeit der Lukenabdeckung nicht geeignet, die seewasserempfindliche Ladung Ende September/Anfang Oktober 1977 unversehrt von Aviles nach Antwerpen zu befördern. Das kann auch die Revision nicht bestreiten.

2. Fehlt einem Schiff bei Reisebeginn die Ladungstüchtigkeit, so haftet der Verfrachter den Ladungsbeteiligten für den dadurch entstandenen Ladungsschaden, sofern er nicht beweist, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war (§ 559 Abs. 1 HGB). Diesen Beweis hat die Beklagte zu 1 nach Ansicht des Berufungsgerichts nicht erbracht. Das greift ihre Revision ohne Erfolg an.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war bei Reedern, Verfrachtern und Kapitänen bekannt, daß bei Schiffen von der Größe und Bauart (übergroße Lukenöffnung) des MS "No [REDACTED]" die stählerne Lukenabdeckung in grober See infolge von Torsionen des Schiffskörpers undicht werden konnte, insbesondere wenn ein solches Schiff mit einer schweren Eisenladung

auf vollen Tiefgang abgeladen war. Grundsätzlich mußte daher ein ordentlicher Verfrachter davon ausgehen, daß auch MS "No [REDACTED]" diese Schwäche der Lukenabdeckung aufwies und deshalb für die Beförderung der seewasserempfindlichen Ladung Profileisen über die im Herbst oft stürmische Biskaya nicht ladungstüchtig war. Allerdings war das Schiff, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, speziell für die Schwergutfahrt mit verstärktem Doppelboden und Rumpf gebaut worden. Jedoch hat, was unbestritten ist, weder die Bauwerft noch die den Neubau abnehmende Klassifikationsgesellschaft der Reederei die Zusicherung gegeben, daß damit die Gefahr von Undichtigkeiten der stählernen Lukenabdeckung bei schwerer See beseitigt sei. Auch konnte die Beklagte zu 1 den Wegfall dieser Gefahr nicht daraus entnehmen, daß die Lukenabdeckung auf den vorausgegangenen Reisen des MS "No [REDACTED]" keine Undichtigkeiten hatte erkennen lassen. Denn die Reisen sind, wie die Beklagten haben einräumen müssen, nicht unter Wetterbedingungen erfolgt, mit denen für die Schadensreise gerechnet werden mußte. Entgegen der Ansicht der Revision der Beklagten zu 1 kann daher nicht angenommen werden, daß die Schwäche der stählernen Lukenabdeckung des MS "No [REDACTED]" bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Schadensreise nicht zu entdecken war. Zu Recht hat daher das Berufungsgericht die Haftung der Beklagten zu 1 für den Ladungsschaden der Rechtsvorgängerin der Klägerin aus § 559 Abs. 2 HGB bejaht. Ohne Belang für diese Haftung ist, durch welche Maßnahmen MS "No [REDACTED]" vor

Antritt der Reise hätte ladungstüchtig gemacht werden können und ob das Berufungsgericht, wie die Revision der Beklagten zu 1 rügt, zu diesem Punkt die Pflichten der Schiffsführung überspannt hat. Auch braucht im Zusammenhang mit der Haftung der Beklagten zu 1 die Freizeichnungsfrage nicht besonders erörtert zu werden, weil die insoweit allein in Betracht kommende Klausel 2 der Gencon CP (vgl. zur Anwendung der Bedingungen dieses Charterformulars im Verhältnis der Parteien die Ausführungen unten Ziff. 4). eine Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung für eigenes Verschulden nicht vorsieht.

3. Nach § 485 Satz 1 HGB ist der Reeder für den Schaden verantwortlich, den eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung von Dienstverrichtungen schuldhaft zufügt. Dieses Verschulden hat das Berufungsgericht darin gesehen, daß der Kapitän des MS "No [REDACTED]" die Reise angetreten hat, ohne zuvor sachgerechte Maßnahmen zum Schutz der Ladung getroffen zu haben, obwohl auch er damit habe rechnen müssen, daß bei grober See die Abdeckung der übergroßen Lukenöffnung des MS "No [REDACTED]" überkommendes Seewasser infolge von Torsionen des Schiffsrumpfes durchlassen könnte. Dazu hätte, wie der Sachverständige B [REDACTED] überzeugend ausgeführt habe, zumindest gehört, die Oberfläche des Profileisens mit einer wasserdichten Plane und die stählerne Lukenabdeckung mit einer verschalkten und gelaschten Persenning abzudecken.

Auch diese Ausführungen sind frei von Rechtsfehlern. Sie überspannen nicht die Pflichten, die dem Kapitän eines Seeschiffes nach §§ 511 ff. HGB gegenüber den Ladungsbeteiligten obliegen. Muß er damit rechnen, daß es auf einer Reise wegen möglichen schweren Wetters und dadurch bedingter Torsionen des Schiffskörpers zu Undichtigkeiten der stählernen Lukenabdeckung kommen kann, so ist er beim Transport einer seewasserempfindlichen Ladung im Interesse der Ladungsbeteiligten verpflichtet, dieser Gefahr durch geeignete Maßnahmen zu begegnen. Deshalb geht es bei dem Abdecken der Oberfläche des Profileisens mit einer wasserdichten Plane nicht, wie die Revision meint, um eine Maßnahme seegerechter Verpackung der Güter, die zum Pflichtenkreis der Verloaderseite gehören würde (vgl. § 608 Abs. 1 Nr. 5 HGB), sondern um den Schutz der Ladung vor möglichen Undichtigkeiten der Lukenabdeckung infolge der besonderen Bauweise (übergroße Lukenöffnung) des vom Verfrachter für die Beförderung verwendeten Schiffes. Soweit aber die Revision den Kapitän des MS "No. [REDACTED]" mit dem Hinweis zu entlasten sucht, das Abdecken der stählernen Lukenabdeckung mit einer verschalkten und gelaschten Persenning hätte das Eindringen von Seewasser in den Laderaum von der Seite her nicht verhindert, ist ihr entgegenzuhalten, daß das neuer Sachvortrag ist, der vom Revisionsgericht nicht beachtet werden kann (§ 561 Abs. 1 ZPO). Ohne Erfolg muß auch die Rüge bleiben, daß das von dem Sachverständigen B. [REDACTED] und dem Berufungsgericht erörterte Abdichten der Querfugen

der einzelnen Segmente der Lukenabdeckung mit Klebestreifen kein geeignetes Mittel zum Schutz der Ladung gewesen wäre. Denn das Berufungsgericht hat das Unterlassen dieser Maßnahme nicht nachteilig zu Lasten des Kapitäns des MS "No [REDACTED]" bewertet (vgl. BU S. 19 mitte).

4. Die Beförderung der rund 1.915 t Profileisen ist auf Grund eines größeren Transportauftrages der Carl Sp [REDACTED] GmbH an die Beklagte zu 1 erfolgt. Dieser sah die Beförderung von ca. 23.995 t Profileisen von nordspanischen Häfen zu Empfängern in Belgien, Holland, Dänemark, Norwegen und in der Bundesrepublik Deutschland vor. In dem Auftragsschreiben der Carl Sp [REDACTED] GmbH an die Beklagte zu 1 vom 20. April 1977 heißt es einleitend: "Wir beziehen uns auf unsere div. fernmündlichen und persönlichen Unterredungen in obiger Angelegenheit und übertragen Ihnen die Verladung des im Betreff erwähnten Materials ab den genannten nordspanischen Häfen nach folgenden Endbestimmungen im einzelnen wie folgt:". Zu diesen "Endbestimmungen" gehören, wie das Schreiben auf Seite 2 zu Ziff. 1 bis 3 deutlich macht, die Bedingungen der Gencon CP, eines von der Baltic und International Maritime Conference (BIMCO) entworfenen Einheitsformulars für eine Reisecharter (abgedruckt bei Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. Anh § 557 A). Klausel 2 dieser Bedingungen, soweit deren Inhalt hier interessiert, lautet:

"Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods ... only in case the loss, damage ... has been caused ... by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by personal act or default of the Owners or their Manager.

And the Owners are responsible for no loss or damage ... arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew ... for whose acts they would, but for this clause, be responsible, or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. ...".

Nach Ansicht der Beklagten zu 2 enthält die Klausel eine Haftungsfreizeichnung zu ihren Gunsten. Mit dem Vorbringen der Beklagten zu 2 zu diesem Punkt hat sich das Berufungsgericht nicht befaßt. Darin liegt, wie die Revision der Beklagten zu 2 mit Recht rügt, ein Verstoß gegen §§ 286, 551 Nr. 7 ZPO. Dieser nötigt dazu, das angefochtene Urteil aufzuheben, soweit es zum Nachteil der Beklagten zu 2 erkannt hat, und die Sache im Umfang der Aufhebung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen:

Allerdings macht der - bis jetzt nur knappe - Vortrag der Beklagten zu 2 zur Freizeichnungsfrage nicht deutlich, daß Klausel 2 der Gencon CP auch eine Freizeichnung des Reeders, der nicht zugleich Verfrachter ist, von der Haftung für ein Verschulden des Kapitäns und der Mannschaft enthalten soll. Jedoch kann sich,

17

wie der Senat in dem Urteil vom 26. November 1979 - II ZR 191/78, LM BGB 328 Nr. 66 = VersR 1980, 572 f. näher ausgeführt hat, die Besatzung eines Seeschiffes in der Regel auf haftungsbeschränkende oder haftungsausschließende Klauseln des Verfrachters oder des Reeders in der Chartepartie berufen. Soweit dadurch die Haftung des Kapitäns oder eines Mitglieds der Mannschaft gegenüber einem Ladungsbeteiligten entfällt, beseitigt das auch die - adjektivische - Haftung des Reeders aus § 485 Satz 1 HGB (Prüßmann/Rabe a.a.O. § 485 Anm. J 5; Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht § 485 Rnr. 14 und 21). Nun liegt hier allerdings ein Fall anfänglicher Ladungsuntüchtigkeit eines Schiffes vor. Von der Haftung hierfür können sich aber der Verfrachter, der Reeder oder der Kapitän durch Allgemeine Geschäftsbedingungen, zu denen auch die vorformulierten Bedingungen einer Chartepartie zu rechnen sind (§ 1 Abs. 1 AGBG), nicht wirksam freizeichnen (vgl. BGHZ 49, 356, 363; 65, 364, 367; 71, 167, 171; Urt. v. 13. März 1956 - I ZR 132/54, LM BGB § 138 Cc Nr. 1; Urt. v. 25. Juni 1973 - II ZR 72/71, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 49; Prüßmann/Rabe a.a.O. § 559 Anm. E 1 und 2; Schaps/Abraham a.a.O. § 559 Rnr. 12). Aus neuerer Sicht würde darin eine entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessene Benachteiligung der Ladungsbeteiligten liegen (§ 9 Abs. 1 und 2 Nr. 2 AGBG). Indes greift diese Vorschrift zu Gunsten der Ladungsbeteiligten nicht ein, wenn die vorformulierten

Bedingungen einer Chartepartie nicht auf Veranlassung des Verfrachters in den Frachtvertrag einbezogen, sondern diese vom Befrachter in das Vertragsverhältnis eingebracht worden sind. Dann ist der Verfrachter nicht "Verwender" der Bedingungen im Sinne von § 1 Abs. 1 AGBG. Das ist vorliegend nach dem einleitenden Satz des Auftragschreibens der Carl Sp. [REDACTED] GmbH an die Beklagte zu 1 vom 20. April 1977 (vgl. oben Ziff. 4 Abs. 1) und beim gegenwärtigen Verfahrensstand nicht auszuschließen. Insoweit bedarf die Sache - gegebenenfalls nach Ergänzung ihres Vortrages durch die Klägerin und die Beklagte zu 2 - noch der Prüfung durch das Berufungsgericht. Sollte diese ergeben, daß die Carl Sp. [REDACTED] GmbH für die einzelnen Frachtreisen die vorformulierten Bedingungen der Gencon CP zur Grundlage gemacht oder deren Absprache veranlaßt hat, so muß sie sich grundsätzlich an diesen und damit auch an deren Klausel 2 festhalten lassen. Auf die Bedenken, die von Prüssmann/Rabe a.a.O. § 663 Anm. C 2 gegen die Wirksamkeit individueller Haftungsfreizeichnungen sogenannter Kardinalpflichten geltend gemacht werden, kommt es insoweit keinesfalls an. Die Bedenken können allenfalls dort bedeutsam werden, wo es nicht wie hier um

17

die Haftungsfreiheit des seine vertraglichen Hauptpflichten selbst nicht erfüllenden Verfrachters geht.

Stempel

Dr. Schulze

Richter am Bundesgerichtshof Fleck kann wegen Erkrankung nicht unterschreiben.

Stempel

Dr. Bauer

Brandes