

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 35/63

URTEIL

Verkündet am
5. Juli 1965
Schorm,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Reederei A [REDACTED] O [REDACTED], Aktiengesellschaft
nach schwedischem Recht, gesetzlich vertreten durch den
geschäftsführenden Direktor William T [REDACTED], G [REDACTED]/Schweden,
P [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die D [REDACTED] AG, gesetzlich vertreten durch den Vorstand
Dr. Paul V [REDACTED], H [REDACTED]-F [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juli 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 15. November 1962 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Reeder des Kühlschiffs MS. "A [REDACTED] O [REDACTED]", 4.030 BRT, Heimathafen Göteborg. Sie beauftragte am 2. Februar 1953 durch den Kapitän die Beklagte mit einer Reihe von Außenhaut-Reparaturen, zu denen die Erneuerung von Platten in Höhe der Luke II gehörte. Die Arbeiten wurden auf der R [REDACTED]-Werft der Beklagten auf dem am Kai liegenden Schiff ausgeführt. Zunächst entfernten Zimmerleute die Korkisolierung an der Innenseite der Außenhaut entlang des dort verlaufenden 60 - 70 cm breiten Kühlganges, der durch eine Aluminiumtrennwand von dem Laderaum der Luke II getrennt ist. In dieser Wand befinden sich Klappen zur Belüftung der Ladung, von etwa 50 x 30 cm Größe. Die Korkisolierung besteht teils aus losem, granulier-

tem Kork, teils aus Platten, die aus granuliertem Kork unter Verwendung von Pech als Bindemittel gepreßt sind. Die Zimmerleute warfen den losen Kork durch die Klappen in den Laderaum. Die Korkplatten wurden am Ende des Kühl- ganges aufgestapelt. In der Nachtschicht vom 4. zum 5. Fe- bruar 1953 begannen drei Brenner mit dem Lostrennen der auszuwechselnden Platten der Außenhaut. Die Werksfeuerwehr war vom Beginn der Arbeiten benachrichtigt und stellte eine Brandwache ab; neben jedem Brenner standen zwei Mann, die den Funkenflug überwachten. In den Kühlgang wurde ein unter Wasserdruck stehender Schlauch gelegt. Im Kühlgang befanden sich außerdem an Löschgeräten noch drei Eimer Was- ser und eine Kübelspritze. Die drei Brenner stellten gegen 5,30 Uhr ihre Arbeit ein. Dem Werkschutzleiter K. [REDACTED] wurde gegen 6 Uhr gemeldet, daß die Brennarbeiten beendet seien. Es waren aber noch die Schweißnähte gerade zu brennen und einige Platten von den Stößen zu trennen. Dazu wurde der Brenner K. [REDACTED] eingeteilt, der am 5. Februar 1953 ab 7 Uhr Frühschicht hatte. Der Werkschutzleiter stellte keine Brandwache mehr, sondern entsandte den Feuerwehrmann R. [REDACTED] als Beobachtungsposten. Dieser wechselte den Schlauch, der über Nacht eingefroren war, gegen einen anderen aus, den er an den Hydranten anschloß, aber wegen des Frostes nicht unter Wasser setzte. K. [REDACTED] brannte zur Entfernung von Resten an den Spanten von einer Stellage aus auch von außen und innen. Es wehte Wind in Richtung auf das Loch in der Außenhaut von Stärke 4 - 6. Gleichzeitig wurde an der Steuerbordseite die Korkisolierung entfernt, wobei sich starker Korkstaub entwickelte, der in den Laderaum eindrang.

Gegen 13,30 Uhr bemerkte R. [REDACTED] Qualm, der aus dem Laderaum in den Kühlgang zog und von glimmendem Kork her- rührte, der hinter der Aluminiumtrennwand lag. Es gelang

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



nicht, das Glimmen auszudrücken, vielmehr kam es zu hellen Flammen und einer plötzlichen Stichflamme. R. lief zum Hydranten, konnte aber kein Wasser durch den Schlauch geben. Die telefonisch von einem an Land geeilten Arbeiter alarmierte Feuerwehr entsandte 5 Löschzüge und 3 Feuerwehrlöschboote, konnte aber den Brand nicht eindämmen. Das Schiff brannte zum größten Teil aus.

Die Klägerin hat mit der Klage Ersatz ihres auf 6.089.946,15 Skr. bezifferten Schadens von der Beklagten verlangt. Sie hat geltend gemacht: Das Feuer sei durch Funken des Brenngeräts von K. entstanden, die durch eine nicht geschlossene Luftklappe in den Laderaum geweht worden seien, wo sie den bis an die Trennwand liegenden losen Kork in Brand gesetzt hätten. Die Werftleitung habe dafür sorgen müssen, daß die Brennerlaubnis erst erteilt wurde, nachdem die nötigen Sicherungsmaßnahmen (Abstellung von 2 Brandwachen, Bereitstellung von Schläuchen unter Wasserdruck, Abdeckung der Trennwand durch Asbestplatten) getroffen gewesen seien. Der Werkschutzleiter K. sei nur von den nachts durchgeführten Brennarbeiten unterrichtet worden und habe daher morgens nur einen Mann als Beobachtungsposten abgestellt. Der Betriebsleiter L., sein Assistent L., der Schiffsbaumeister H. und der Vorarbeiter R. hätten sich um die nötigen Feuerschutzmaßnahmen nicht gekümmert, weil sie infolge mangelnder Organisation der Beklagten sich nicht für verantwortlich gehalten hätten. Der Feuerwehrmann R. und der Brenner K. hätten nicht darauf geachtet, daß die Klappen zum Laderaum geschlossen waren. Die Werksfeuerwehr sei unzulänglich besetzt gewesen; eine Alarmanlage habe gefehlt.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat sich

darauf berufen, daß sie durch ihre Dock- und Reparaturbedingungen von jeder Haftung freigezeichnet sei. In diesen Bedingungen heißt es:

"Die Werft haftet für keinerlei Schaden, den das Schiff nebst Ladung aus Anlaß der beabsichtigten Dockung beim Docken, während der Dockliegezeit oder durch die am Schiff auszuführenden Arbeiten bis zur Ablieferung erleidet oder anrichtet. Für Bewachung und Versicherung hat das Schiff selbst zu sorgen."

Ferner hat sie bestritten, daß die Brennarbeiten den Brand verursacht hätten und daß ihr Personal ein Verschulden träge. Die Maßnahmen zur Brandverhütung seien ausreichend und die Abwehrmaßnahmen sachgemäß gewesen. Die Klägerin treffe in jedem Fall ein überwiegendes Mitverschulden, weil die Schiffsleitung für genügende Brandverhütung habe sorgen müssen.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klaganspruch weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht, das zutreffend deutsches Recht auf den in Hamburg zu erfüllenden Werftvertrag anwendet, unterstellt die Ursächlichkeit der Brennarbeiten am 5. Februar 1953 für den Brand auf MS. "A [REDACTED] O [REDACTED]", verneint aber einen Schadensersatzanspruch der Klägerin aus Vertrag oder unerlaubter Handlung im Hinblick auf die in Nr. 3 Abs. 2 der Dock- und Reparaturbedingungen enthaltene Freizeichnung der Beklagten für Schäden durch die am Schiff

auszuführenden Arbeiten. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe diese Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu Unrecht als Vertragsbestandteil betrachtet. Die Rüge ist nicht begründet.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Klägerin, als sie wegen einer Dock-Reservierung für das MS. "A [REDACTED] O [REDACTED]" im Januar 1953 bei der Beklagten nachfragte, die Zusage der Beklagten vom 17. Januar 1953 erhalten, der ihre Dock- und Reparaturbedingungen beigelegt waren. Zur Erteilung des Auftrages kam es nicht, weil die Klägerin anders disponierte. Am 2. Februar 1953 ließ die Klägerin bei der Beklagten ohne Eindockung des Schiffs einige kleinere Decksarbeiten ausführen. Dabei wurden Plattenschäden festgestellt, deren Beseitigung vom Britischen Lloyd gefordert wurde. Die Klägerin wies die Schiffsführung auf deren Bericht an, die Beklagte auch mit der Ausführung dieser Arbeiten zu beauftragen. Die Klägerin wußte also bei Erteilung dieses Auftrages, daß die Beklagte zu ihren Dock- und Reparaturbedingungen abschließt. Die Beklagte hatte durch die Beifügung der Bedingungen zum Schreiben vom 17. Januar 1953 genügend klargestellt, daß sie die damals in Aussicht genommenen Arbeiten (Reinigung und Bodenanstrich) zu ihren Bedingungen abzuschließen wünsche und damit zugleich den Willen ersichtlich gemacht, ohne erneute Bezugnahme allgemein diese Bedingungen auch zum Inhalt der weiteren Geschäfte mit der Klägerin zu machen (vgl. BGH LM BGB § 150 Nr. 4). Ob das Angebot vom 17. Januar 1953 zum Abschluß führte, ist somit ohne Bedeutung. Bei dieser Sachlage hätte entgegen der Ansicht der Revision die Klägerin klarstellen müssen, wenn sie bei Erteilung der späteren Reparaturaufträge die Bedingungen nicht zum Inhalt des Vertrages werden lassen wollte. Sonst war ihr Angebot dahin zu verstehen, daß sie mit

den ihr aus Anlaß der früheren Verhandlungen erst kürzlich übersandten Allgemeinen Geschäftsbedingungen als Inhalt des neuen Reparaturauftrages einverstanden sei. Dabei kann es entgegen den Ausführungen der Revision keine Rolle spielen, ob das Schreiben vom 17. Januar 1953 bei der Klägerin, einem Großbetrieb, in die Hände desjenigen gelangt war, der auch mit der Reparatur vom Februar 1953 befaßt war. Die Klägerin mußte dafür sorgen, daß die auf die Geschäftsverbindung mit der Beklagten bezüglichen Tatsachen ihrem jeweiligen Sachbearbeiter oder dem Kapitän bekannt wurden. Die Dock- und Reparaturbedingungen sind also stillschweigend Vertragsinhalt geworden. Daher kommt es nicht mehr darauf an, ob das Berufungsgericht auch mit Recht angenommen hat, der Kapitän habe bei Erteilung des Auftrages von der internationalen Üblichkeit solcher Werftbedingungen Kenntnis gehabt. Es bedarf auch nicht der von der Revision für verfehlt gehaltenen Anwendung des § 166 Abs. 2 BGB, um die dem Kapitän bei Abschluß des Geschäfts unbekannte Übersendung der Allgemeinen Geschäftsbedingungen an die Klägerin für den Inhalt des Vertrages verwerten zu können. In Frage steht nur, was als Wille der Klägerin der Beklagten als Empfängerin der Erklärung erkennbar geworden ist. Hierfür ist das gesamte Verhalten der Klägerin und ihres Vertreters zu berücksichtigen, dem ein Abschluß zu den Allgemeinen Geschäftsbedingungen zu entnehmen ist.

II. Die Auslegung der Dock- und Reparaturbedingungen durch das Berufungsgericht ist nicht zu beanstanden. Sie ist im vollen Umfang nachzuprüfen, weil die Bedingungen über den Bezirk des Oberlandesgerichts Hamburg hinaus Anwendung finden (z.B. im Bezirk des Oberlandesgerichts Bremen; vgl. BGH MDR 1962, 544). Auch die Fassung von 1952, die hier zu Grunde zu legen ist, ergibt mit genügender Deutlichkeit die Frei-

zeichnung von Ansprüchen aus der Verletzung vertraglicher Obhutspflichten (positive Forderungsverletzung) und aus unerlaubter Handlung (vgl. BGHZ 33, 216, 218), denn sie bringt zum Ausdruck, daß die Werft für keinerlei Schaden haften will, den das Schiff durch die an ihm auszuführenden Arbeiten erleidet. Das Eindocken des Schiffs ist nicht zur Voraussetzung der Freizeichnung gemacht. Das Urteil des I. Zivilsenats vom 28. Oktober 1953 (LM BGB § 242 (CD) Nr. 37) betrifft Gewährleistungsansprüche (Nr. 5 der Bedingungen). Das Berufungsgericht hat die Vereinbarung über den Haftungsausschluß in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des erkennenden Senats (BGHZ 38, 183; ferner zu den Werftbedingungen BGH Hansa 1954, 553; BGH NJW 1962, 1195 = MDR 1962, 544) dahin ausgelegt, daß sie keine Freizeichnung vom eigenen groben Verschulden der Organe der Werft und ihrer leitenden Angestellten bewirken könne. Dagegen ist der Haftungsausschluß für Verschulden von Arbeitern oder nicht leitenden Angestellten ohne Rücksicht auf eine Monopolstellung des Unternehmens für wirksam angesehen worden (BGHZ 33, 216). Der Senat hat für die Zulässigkeit dieser Freizeichnung für entscheidend erachtet, ob die sich den Bedingungen Unterwerfenden sich gegen Schäden versicherungsmäßig abdecken können und dies normalerweise auch tun. Nach diesen Grundsätzen, an denen festzuhalten ist, hat das Berufungsgericht die Freizeichnung vom Verschulden der nicht leitenden Werftangestellten und Arbeiter für wirksam erachtet ohne Rücksicht darauf, daß die Versicherung des Schiffs nur den Kaskoschaden, nicht aber auch Nutzungsverluste umfaßt. Die begrenzte Freizeichnung widerspricht, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, trotz des eingeschränkten Versicherungsschutzes nicht den Grundsätzen von Treu und Glauben. Nachlässigkeiten und Versehen von Angestellten und Arbeitern, die auch in einem ordnungsmäßigen Betrieb nicht völlig zu unterbinden sind,

bringen hier wegen der Feuergefährlichkeit der Arbeiten besonders große Risiken mit sich. Diese werden nicht in unbilliger Weise verteilt, wenn der Unternehmer nur für die Bereitstellung eines ordnungsgemäß geleiteten und überwachten Betriebes einsteht, der Auftraggeber sich im übrigen durch eine Kaskoversicherung schützt und es ihm überlassen bleibt, regelmäßig nicht versicherbare Schäden, wie z.B. den Nutzungsverlust, durch bordeigene Löscheinrichtungen und Überwachung der Arbeiten zu vermeiden.

III. Das Berufungsgericht verneint ein grobes Verschulden der Organe der Beklagten und ihrer leitenden Angestellten. Die Brandverhütung und Bekämpfung sei im Werftbetrieb der Beklagten am Reiherstieg nicht mangelhaft organisiert gewesen. Nach Ansicht der Revision hat jegliche Organisation des Brandschutzes bei feuergefährlichen Arbeiten gefehlt. Ihr ist nicht zu folgen.

Die Aufstellung einer ausreichend besetzten Werksfeuerwehr allein genügte allerdings nicht, um der Pflicht zur Sicherung der in Obhut genommenen Schiffe vor Brandschäden Genüge zu leisten. Vielmehr mußte auch der richtige Einsatz der Werksfeuerwehr gewährleistet sein. Die Werftleitung mußte daher sicherstellen, daß die Werksfeuerwehr durch Meldung der Betriebsangehörigen und eigene Kontrollen Kenntnis von der Ausführung feuergefährlicher Arbeiten erlangte, damit sie die nötigen Verhütungsmaßnahmen treffen konnte. Das Berufungsgericht hat nicht festzustellen vermocht, daß in dieser Hinsicht Mängel bei der Beklagten bestanden haben, die für den Schaden ursächlich gewesen sein könnten. Die Brennarbeiten waren auch dem Leiter der Werksfeuerwehr gemeldet worden. Während der Nachtschicht waren auch ausreichende Wachen (2 Mann bei jedem Brenner) gestellt und außer-

dem ein Schlauch unter Wasserdruck bereitgestellt sowie der Kontrollgang unter Wasser gesetzt worden. Wenn am folgenden Morgen nur ein Beobachtungsposten der Werksfeuerwehr abgestellt wurde, so beruht dies darauf, daß ihrem Leiter irrtümlich die Beendigung der Brennarbeiten gemeldet worden war. Eine Anordnung der Werftleitung, feuergefährliche Arbeiten an Schiffen dürften nur mit schriftlicher, etwa nur für eine Schicht wirksamer Genehmigung des Werkschutzleiters durchgeführt werden, ist nicht zu fordern. Die Unfallverhütungsvorschriften, die für die Übertragung der Pflichten des Unternehmers auf andere Betriebsangehörige schriftliche Erklärungen vorsehen, können nicht für die Beurteilung eines Organisationsverschuldens herangezogen werden, weil sie die Festlegung der Verantwortlichkeit für die Erfüllung der Pflichten aus der Unfallversicherung betreffen. Bei Tankschiffen, auf die die Revision verweist, mögen^{wegen}/der nicht ohne weiteres erkennbaren Gasrückstände besondere Vorsichtsmaßnahmen von der Werftleitung vorzuschreiben sein. Das Berufungsgericht hat nicht festgestellt, daß die Werftleitung es unterlassen hat, die Einhaltung der von den Unfallverhütungsvorschriften vorgeschriebenen Brandverhütungsmaßnahmen allgemein sicherzustellen und zu überwachen. Die Werftfeuerwehr war nach dem Betriebsablauf bei der Beklagten durch die vorgeschriebenen Meldungen und eigene Kontrollgänge instandgesetzt, Brandverhütungsmaßnahmen nach den Unfallverhütungsvorschriften und allgemeinen technischen Erfahrungen zu treffen. Wenn diese Maßnahmen hier nicht ausgereicht haben, um den Brand zu verhüten, so beruht dies nach den Feststellungen des Berufungsgerichts auf dem Verhalten nicht leitender Angestellter und Arbeiter der Beklagten.

Dabei kann es mit dem Berufungsgericht entgegen der Revision dahingestellt bleiben, ob der für die Reiherstigerwerft von der Beklagten eingesetzte Betriebsleiter L. (und sein Assistent L.) zu den leitenden Angestellten der Beklagten gehört. Ihm oblag, nachdem die Beklagte für diesen Teilbetrieb eine Werksfeuerwehr aufgestellt und in Funktion gesetzt hatte, nicht mehr die Anordnung allgemeiner Meldepflichten für Feuerarbeiten oder ähnlicher Vorschriften. Die Zuziehung der Werftfeuerwehr und die Überwachung der nötigen Verhütungsmaßnahmen bei Schweißarbeiten war Sache desjenigen, der die Arbeiten anordnete. Das war nach den Feststellungen des Berufungsgerichts der Schiffsbaumeister H. Er kann ebensowenig wie die weiteren für die Ausführung der Arbeiten eingesetzten Personen zu den leitenden Angestellten gerechnet werden (vgl. BGH LM HGB § 559 Nr. 2; RG HansRGZ 1931, B 4515 für einen Betriebsingenieur). Soweit sein Verhalten oder etwaige Versehen der weiteren mit den Arbeiten und ihrer Überwachung befaßten Personen in Betracht kommen (wie z.B. die irrtümliche Meldung der Beendigung der Brennarbeiten, der fehlende Hinweis auf die gleichzeitige Abnahme der Korkisolierung mit Staubbentwicklung auf der anderen Seite des Schiffs, die Unterlassung der Abdeckung der nicht dicht schließenden Trennwand zum Laderaum, oder der nicht ordnungsgemäße Schlauchanschluß) ist die Beklagte wirksam freigezeichnet.

IV. Die Revision war daher als unbegründet zurückzuweisen. Die Kosten des erfolglosen Rechtsmittels fallen der Klägerin gem. § 97 ZPO zur Last.

Dr. Fischer

BR Dr. Nörr ist
ortsabwesend u.
daher verhindert
zu unterschreiben.
Dr. Fischer

Liesecke

Dr. Schulze

BR Fleck ist
beurlaubt u. da-
her verhindert zu
unterschreiben.

Dr. Fischer