

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 40/74

URTEIL

Verkündet am
18. September 1975
Werner,
Amtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Norman Geoffrey Raymund P. Va[REDACTED], [REDACTED] L[REDACTED] Street,
Lo[REDACTED] (Gr[REDACTED]),

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

den Schiffsführer und Schiffseigner Willem Br[REDACTED],
R[REDACTED]/Nl[REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 18. September 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 7. Dezember 1973 aufgehoben.

Die Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Schifffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 9. März 1973 wird zurückgewiesen.

Der Beklagte hat die Kosten beider Rechtsmittel zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte ist Eigner und Schiffer des MS "G" (21,18 m lang; 4,86 m breit; 102 t; 100 PS). Anfang August 1970 sollte er - als Unterfrachtführer der Fa. V & Co. in Ro - mit diesem Fahrzeug insgesamt 70 t Pi-Schmittthölzer von Am nach N bzw. K-D befördern. Von dem Holz staute er 50 t im Laderaum des MS "G", den Rest brachte er

- 3 -

auf dem Deck des Fahrzeugs unter. Während der Reise geriet MS "G[REDACTED]" am 5. August 1970 bei Rheinstromkilometer [REDACTED],1 durch die Heckwelle eines anderen Schiffes ins Schlingern, nahm hierbei Wasser über und verlor einen Teil der Decksladung. Anschließend setzte der Beklagte MS "G[REDACTED]" auf Grund, weil es zu sinken drohte.

Die Klägerin war führender Ladungsversicherer einer für die Fa. Robert Ra[REDACTED] in K[REDACTED]-D[REDACTED] bestimmten Teilpartie der Schnitthölzer. Sie hat für Teilverlust und Nässeschaden an die Ladungsbeteiligten dieser Partie 11.086,42 DM gezahlt. Den genannten Betrag verlangt sie - aus abgetretenem Recht - von dem Beklagten ersetzt, und zwar "außer dinglich mit Schiff und Fracht im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend". Außerdem hat sie beantragt festzustellen, daß der Beklagte verpflichtet ist, die auf die genannte Teilpartie entfallenden Havarie-grosse-Kosten zu tragen. Die Klage hat sie in erster Linie auf die Behauptung gestützt, MS "G[REDACTED]" sei bereits bei Reiseantritt wegen zu hoher Decksladung instabil gewesen; wegen dieses Mangels sei es sodann zu der Havarie des Schiffes gekommen.

Der Beklagte hält den Klageanspruch vor allem deshalb für unbegründet, weil er, sofern ihn überhaupt an der Havarie des MS "G[REDACTED]" ein Verschulden treffe, von der Haftung hierfür freigezeichnet sei. Insoweit greife zu seinen Gunsten § 18 der Verlade- und Transport-Bedingungen der Fa. V[REDACTED] & Co. ein. Darin sei u. a. "jede Haftung der Reederei oder des Schiffers für Verlust oder Beschädigung der Güter infolge mangelhafter Stabilität wegen fehlerhafter Stauung ausgeschlossen".



Das Schifffahrtsgericht hat "die Klage dem Grunde nach für gerechtfertigt" erklärt. Das Schifffahrts-obergericht hat die Klage abgewiesen. Mit der - von ihm zugelassenen - Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Nach den rechtlich einwandfreien Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte MS "G■■■■" in grob fahrlässiger Weise falsch beladen, so daß das Schiff instabil und damit nicht fähig gewesen sei, den gewöhnlichen Gefahren der Reise zu begegnen; infolgedessen sei es zu der Havarie des MS "G■■■■" gekommen. Danach ist der Beklagte für den streitigen Ladungsschaden zumindest nach § 7 Abs. 1 und 2 BinnSchG, § 823 BGB ersatzpflichtig, wobei sich der von der Klägerin erstrebte unmittelbare Zugriff auf Schiff und Fracht aus § 102 Nr. 5 BinnSchG ergibt. Davon geht offenbar auch das Berufungsgericht aus. Jedoch meint es, eine Haftung des Beklagten komme deshalb nicht in Betracht, weil diese durch § 18 der Verlade- und Transport-Bedingungen der Fa. V■■■■ & Co. ausgeschlossen sei. Dem ist, wie die Revision mit Grund rügt, nicht zu folgen. Dabei kann offen bleiben, ob sich der Beklagte, der zu den Ladungsbeteiligten in keinen vertraglichen Beziehungen gestanden hat, überhaupt auf einzelne Bestimmungen der genannten Bedingungen berufen kann. Denn selbst wenn das, wie das Berufungsgericht nach eingehender Erörterung bejaht hat, der Fall sein sollte, so liegt jedenfalls für den streitigen Ladungsschaden ein wirksamer Haftungsausschluß zu Gunsten des Beklagten nicht vor.

Nach der Rechtsprechung des Senats ist jede in allgemeinen Geschäftsbedingungen erfolgende Freizeichnung des Frachtführers, des Schiffseigners oder des Schiffers von der Haftung für die anfängliche Fahrtüchtigkeit des Schiffes grundsätzlich unwirksam (BGHZ 49, 356, 359; Urt. v. 23. 6. 66 - II ZR 81/63, VersR 1966, 871, 873; Urt. v. 25. 6. 73 - II ZR 72/71, LM Nr. 49 zu Allg. Geschäftsbedingungen = VersR 1973, 1060, 1061/1062; Urt. v. 21. 4. 75 - II ZR 163/73 zur Veröffentlichung vorgesehen; vgl. außerdem Urt. v. 2. 7. 73 - II ZR 125/71, LM a.a.O. Nr. 51 = VersR 1974, 131, 132). Das ist auch die Ansicht des Berufungsgerichts. Dennoch hält es diesen Grundsatz hier nicht für anwendbar, weil der Vorschrift des § 8 BinnSchG zu entnehmen sei, daß "eine fehlerhafte Ladung die Fahrtüchtigkeit im rechtlichen Sinne nicht berühre"; zwar entspreche § 8 Abs. 1 BinnSchG der Bestimmung des § 513 HGB; im Gegensatz zu dieser Bestimmung könne aus § 8 Abs. 1 BinnSchG aber nicht hergeleitet werden, daß auch ein Staufehler zur Fahruntüchtigkeit eines (Binnen-)Schiffes führen könne; insoweit sei zu beachten, daß § 8 Abs. 2 BinnSchG weitere Dienstobliegenheiten des Schiffers für das Laden aufzähle, was nicht erforderlich wäre, wenn § 8 Abs. 1 BinnSchG diese bereits begründe; auch erwähne § 8 Abs. 4 BinnSchG nicht die in § 8 Abs. 2 aufgeführten Dienstobliegenheiten des Schiffers, was ebenfalls dafür spreche, daß das Binnenschiffahrtsgesetz den Begriff "Fahrtüchtigkeit" enger verstanden wissen wolle als die seerechtlichen Bestimmungen.

Diesen Ausführungen ist entgegen zu halten: Die Rechtsprechung des Senats zur Frage der Wirksamkeit oder Unwirksamkeit einer formularmäßigen Freizeichnung von der

Haftung für die anfängliche Fahrtüchtigkeit eines Schiffes beruht vor allem auf dem Gedanken, daß der Antritt der Frachtreise mit einem fahrtüchtigen Schiff für die ordnungsgemäße Erfüllung des Frachtvertrags von überragender Bedeutung und deshalb eine derartige Freizeichnung nicht mit Treu und Glauben zu vereinbaren ist. Da die Fahrtüchtigkeit eines Schiffes - d. h. seine Fähigkeit, die gewöhnlichen Gefahren der geplanten Reise zu bestehen (vgl. Mittelstein, Deutsches Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. Bd. I BSch.G. § 8 Anm. 2 sowie Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 8 Anm. 2) - nicht nur durch Mängel des Schiffes selbst, sondern auch durch falsches Beladen beeinträchtigt sein kann, ist nicht einzusehen, weshalb die Zulässigkeit einer formularmäßigen Haftungsfreizeichnung für den zweiten Fall anders als für den ersten beurteilt werden soll. Auch gibt § 8 BinnSchG zu diesem Punkte nichts her. Selbst wenn diese Vorschrift den Begriff "Fahrtüchtigkeit" in einem engeren als dem vorbeschriebenen Sinne verwenden würde, so könnte das die unter ganz anderen rechtlichen Gesichtspunkten zu prüfende Freizeichnungsfrage nicht oder nur kaum berühren. Überdies trifft die - auch von Vortisch/Zschucke a.a.O. und von Mittelstein (Das Recht der Binnenschiffahrt S. 81) vertretene - Ansicht nicht zu, daß zur Fahrtüchtigkeit eines Schiffes im Sinne von § 8 BinnSchG nicht dessen ordnungsgemäße Einrichtung, Ausrüstung, Besatzung und Beladung gehöre. Zwar heißt es in § 8 Abs. 1 BinnSchG, der Schiffer habe vor Antritt der Reise darauf zu sehen, daß das Schiff in fahrtüchtigem Zustande, gehörig eingerichtet und ausgerüstet sowie hinreichend besetzt ist. Auch wird in § 8 Abs. 2 BinnSchG weiter bestimmt, der Schiffer habe für die gehörige Stauung

der Ladung sowie dafür zu sorgen, daß das Schiff nicht schwerer beladen wird, als die Tragfähigkeit desselben und die jeweiligen Wasserstandsverhältnisse es gestatten. Damit steht jedoch der Begriff "Fahrtüchtigkeit" nicht im Gegensatz zur ordnungsgemäßen Einrichtung, Ausrüstung, Besatzung oder Beladung des Schiffes. Vielmehr liegt insoweit nur die beispielhafte Aufzählung einzelner, besonders bedeutsamer Dienstobliegenheiten des Schiffers im Rahmen seiner allgemeinen Sorgfaltspflicht (vgl. § 7 BinnSchG) vor. Das wird dadurch verdeutlicht, daß diese Obliegenheiten jeweils verschiedene Gebiete betreffen und ihr gemeinsamer Berührungspunkt allein darin besteht, daß die Verletzung einzelner von ihnen auch die Fähigkeit des Schiffes beseitigen kann, die gewöhnlichen Gefahren der geplanten Reise zu bestehen. Mit einer Einschränkung des Begriffs "Fahrtüchtigkeit" hat das aber alles nichts zu tun. Eine solche folgt auch nicht aus § 8 Abs. 4 BinnSchG. Die Vorschrift ("Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise haftet den in § 7 Abs. 2 bezeichneten Personen auch der Schiffeigener persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht") besagt überhaupt nichts über den Inhalt des Begriffs "Fahrtüchtigkeit". Sie kann daher zu dessen Ausfüllung nicht herangezogen werden. Im übrigen wäre es gerade hier unverständlich, weshalb die erweiterte Haftung des Schiffeigners nicht auch in den Fällen eintreten soll, in denen die Fahrtüchtigkeit des Schiffes darauf beruht, daß es nicht gehörig eingerichtet oder ausgerüstet oder nicht ordnungsgemäß besetzt oder beladen ist. Auch aus der Entstehungsgeschichte des § 8 BinnSchG ergibt sich nichts für eine einschränkende Auslegung des Begriffs "Fahrtüchtigkeit". Vielmehr läßt sie erkennen, daß dieser Begriff dem

der Seetüchtigkeit (vgl. § 513 HGB) nachgebildet ist. Ein (See-)Schiff ist aber auch dann see- (genauer: reise-) untüchtig, wenn es lediglich wegen eines Staufehlers instabil ist (RGZ 25, 104, 106; 70, 94, 96; 120, 42, 44/45; BGH, Urt. v. 26. 6. 71 - II ZR 66/69, VersR 1971, 833, 834).

Demnach kommt eine wirksame Haftungsfreizeichnung des Beklagten nicht in Betracht (Gegen eine solche bestehen übrigens auch deshalb durchgreifende Bedenken, weil er grob schuldhaft gehandelt hat). Infolgedessen war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Berufung des Beklagten gegen das Urteil des Schiffahrtsgerichts zurückzuweisen. Wegen der Kostenentscheidung vgl. BGHZ 54, 21, 29.

Stempel

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh