

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

Allg. Geschäftsbedingungen; BinnSchG § 58

Ein Transportunternehmer kann sich nicht in Allgemeinen Geschäftsbedingungen von seiner Haftung für den durch den Untergang einer Schute mit wertvoller Ladung im Hamburger Hafen eingetretenen Schaden ganz oder teilweise freizeichnen, wenn der Untergang der Schute darauf beruhen kann, daß der Unternehmer seiner Pflicht zur ständigen Bewachung der Schute nicht nachgekommen ist.

BGH, Urt. v. 13. März 1969 - II ZR 58/67 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 58/67

URTEIL

Verkündet am

13. März 1969
Heil,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der oHG in Fa. H. C. W. S [REDACTED] Söhne,
Ewerführerei und Bugsiergeschäft, H [REDACTED],
V [REDACTED],
 2. deren persönlich haftenden Gesellschafter
Henry Gustav Adolf A [REDACTED],
- Beklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die " N [REDACTED] - D [REDACTED] " V [REDACTED] -
Gesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand Walter
S [REDACTED] und Erdwin P [REDACTED], H [REDACTED], A [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 13. März 1969 unter
Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke,
Dr. Schulze, Fleck und Dr. Bauer

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu
Hamburg vom 9. Februar 1967 wird zurückgewiesen.

Die Kosten des Revisionsverfahrens werden
den Beklagten auferlegt.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die drei H[REDACTED]er Kaffeeimportfirmen L[REDACTED] &
H[REDACTED], B. L[REDACTED] & Co. sowie Otto E[REDACTED] & Co. waren
Empfänger von je einer Partie Rohkaffee (Gesamtgewicht
ca. 87 t), der Mitte März 1963 mit dem Seeschiff
MS "Remscheid" im Hamburger Hafen angekommen war. Die
Importfirmen beauftragten die Quartiersleute Adolf
T[REDACTED] & Söhne, den Kaffee auf ihren Lagerböden einzu-
lagern und für den Transport der drei Partien vom
Schiff zum Lager einen Frachtführer zu bestellen. Die
Firma T[REDACTED] beauftragte daraufhin im eigenen Namen,
aber für Rechnung der Importeure, die Beklagte zu 1
(künftig die Beklagte genannt), den Transport zu über-
nehmen. Der Beklagte zu 2 ist der persönlich haftende
Gesellschafter der Beklagten.

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



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Dem Transportvertrag lagen die "Allgemeinen Bedingungen der Hafenfrachtschiffahrt betreibenden Firmen des Hafens Hamburg" (ABH) zugrunde. Nr. 19 dieser ABH enthält einen Haftungsausschluß des Transportunternehmers u.a. für Schäden durch Einbußen und Verluste, die verursacht sind durch niedrigen oder hohen Wasserstand, Gefahren der Schiffahrt und Schiffahrtsunfälle, auch wenn zum Eintritt solcher Schäden rechtswidrige Handlungen, Nachlässigkeiten oder Fehler des Fahrzeugführers oder anderer Personen, deren sich der Transportunternehmer bedient, mitgewirkt haben. Nr. 24 der ABH enthält eine Beschränkung der Haftung des Transportunternehmers auf den Höchstbetrag von 10 000 DM für die gesamte Ladung des Fahrzeugs, soweit nicht eine Haftung nach den vorhergehenden Bestimmungen ausgeschlossen ist, und läßt diese Haftung nur dann eintreten, wenn ihm oder seinen Arbeitnehmern ein ursächliches Verschulden nachgewiesen wird.

Die Beklagte stellte für den Transport ihre vor dem ersten Weltkrieg gebaute, mit Holzboden versehene Schute Nr. 28/10 622 ab. Am Vormittag des 16. März 1963 (Sonntag) wurde die Schute vom Seeschiff aus beladen und anschließend mit einem Schlepper der Beklagten zum Block Q am St. Annen-Ufer geschleppt und dort vertäut. Alsdann wurde die Wachschiiff-Gesellschaft der Ew[REDACTED] H[REDACTED] GmbH mit der fliegenden Bewachung dieser Schute beauftragt. Eine ständige Bewachung wurde nicht vorgesehen. Die Wachschiiffbarkasse passierte am 17. März 1963 um 23.55 Uhr den Ankerplatz der Schute, ohne etwas Besonderes festzustellen. Bei ihrer vier Stunden

später durchgeführten Kontrollfahrt konnte sie wegen des niedrigen Wassers nicht in das Fleet einfahren. Gegen 6.20 Uhr stellte sich heraus, daß die Schute gesunken war. Sie wurde später gehoben und repariert. Dabei zeigte sich, daß der Holzboden an der Kimm undicht war. Er wurde im Bereich der Leckage nachkalfatert und die Kimm abgedichtet.

Die Firma T[REDACTED] trat ihre Schadensersatzansprüche hinsichtlich der mit der Schute gesunkenen Kaffeepartien an die drei Importeure ab. Die Klägerin entschädigte als Transportversicherer die Firma L[REDACTED] & H[REDACTED] mit 155 918,71 DM und die Firma B. Lu[REDACTED] & Co. mit 106 346,93 DM. Die Firma A[REDACTED] K[REDACTED] G[REDACTED] jun. entschädigte als Versicherer die Firma Otto E[REDACTED] & Co. mit 4 553,70 DM. Die diesem Betrag zugrundeliegende Schadensersatzforderung hat die Firma A[REDACTED] K[REDACTED] G[REDACTED] jun. an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin begehrt von den Beklagten auf Grund dieser Abtretung und der auf sie übergegangenen Schadensersatzansprüche der beiden anderen Importeure Zahlung von 266 819,34 DM. Sie ist der Ansicht, die Beklagte habe den Transportvertrag schuldhaft verletzt und sei daher den geschädigten Eigentümern der beförderten Kaffeepartien zum Schadensersatz verpflichtet. Ursache des Schadens sei, daß die Beklagte die Schute nicht durch einen besonderen Wachmann habe bewachen lassen. Insoweit liege ein eigenes grobes Organisationsverschulden der Beklagten vor, für das in den ABH enthaltene Haftungsausschlüsse oder -beschränkungen nicht wirksam vereinbart seien.

Die Beklagten haben jedes Organisationsverschulden bestritten und sich im übrigen auf die nach ihrer Meinung wirksamen Haftungsausschlüsse und -beschränkungen der ABH berufen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision verfolgen die Beklagten ihren Antrag auf Klageabweisung weiter, während die Klägerin um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht sieht in dem Unterlassen der ständigen Bewachung der mit wertvoller Fracht beladenen Schute ein grobes Organisationsverschulden der Beklagten, für das die Beklagten in unbeschränkter Höhe zu haften hätten, weil sie nicht bewiesen hätten, daß dieses Verschulden für den Untergang der Schute nicht ursächlich geworden sei.

Das angefochtene Urteil hält allen Revisionsangriffen stand.

II. Das Berufungsgericht hat den zwischen der Firma T[REDACTED] und der Beklagten abgeschlossenen Beförderungsvertrag dahin ausgelegt, daß die Schute mit ihrer wertvollen Kaffeeladung bis zur Ablieferung des Gutes ständig bewacht werden müssen. Diese Auslegung ist möglich, die von der Revision dagegen erhobenen Rügen sind nicht begründet.

1. Die Revision hält die Auslegung deshalb für fehlerhaft, weil die fliegende Bewachung im Hamburger Hafen üblich sei. An Hand der wenigen ihm zur Verfügung stehenden Fälle habe das Berufungsgericht nicht feststellen können, daß eine solche Übung gerichtsnotorisch nicht bestehe. Die fliegende Bewachung sei deshalb eingeführt worden, weil es unmöglich sei, die genügende Zahl geeigneter Wachleute zu bekommen. Auch sei auf den meisten Schuten keine Unterkunftsmöglichkeit für einen Wachmann vorhanden. Die Beschaffung kleiner Wachboote mit Unterkunftsmöglichkeiten würde einen nicht vertretbaren Kapitalaufwand erfordern.

Es kann dahinstehen, ob das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, es sei gerichtskundig, daß eine fliegende Bewachung nicht allgemein üblich sei. Denn das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler angenommen, daß selbst eine solche Üblichkeit die durch § 58 BSchG gebotene Pflicht des Frachtführers, das wertvolle Frachtgut vor Verlust und Beschädigung zu bewahren, nicht beseitigen könne. Dieser Pflicht werde, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt wird, nur durch eine ständige Bewachung Genüge getan. Die seit wenigen Jahren eingeführte, angeblich übliche fliegende Bewachung sei völlig ungeeignet, die Schuten vor allem vor Gefahren der Schifffahrt zu bewahren. Aus Personalmangel, mit dem die Wirtschaft überhaupt zu kämpfen habe, und mangelnder Unterkunftsmöglichkeit insbesondere bei Schutenneubauten könne kein Argument dafür hergeleitet werden, die Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Transportunternehmers verletzen zu dürfen. Sache der Beförderungsunternehmen sei es, sich etwas einfallen zu lassen, um

ihrer gesetzlichen Pflicht zu genügen. In diesem Zusammenhange weist das Berufungsgericht auf die Möglichkeit hin, kleine Wachboote mit Unterkunftsmöglichkeit neben die Schute oder neben Schutengruppen zu legen, von denen aus für ständige Bewachung gesorgt werden könne.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen. Damit ist auch die Rüge der Revision gegenstandslos, das Berufungsgericht habe zu Unrecht die Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen seiner Entscheidung nicht zu Grunde gelegt und den Sachverständigen nicht angehört.

2. Wenn die Revision auf die nicht ordnungsgemäß unter Beweis gestellte Behauptung der Beklagten zurückgreift, seit Jahrzehnten habe sich im Fleet ein derartiger Schadensfall nicht ereignet, so übersieht sie zunächst, daß bis vor wenigen Jahren die Schuten ständig bewacht wurden; im übrigen setzt sie sich in unzulässiger Weise mit der Feststellung im angefochtenen Urteil in Widerspruch, daß Schutenunfälle durch Sinken relativ häufig sind. Dabei kann es nicht ausschlaggebend sein, ob sich gerade in diesem Fleet Unfälle ereignet haben, da das Sinken einer Schute wegen eines Lecks oder im Zusammenhang mit dem Tidenhub (BU S. 10) auch dort möglich ist.

3. Die Revision meint, das Berufungsgericht habe deshalb nicht zu seiner Vertragsauslegung kommen dürfen, weil die Firma T. gewußt habe, daß die H. er Ew. eine fliegende Bewachung beladener Schuten für ausreichend hielten. Daraus sei allein der Schluß möglich, daß die Firma T. sich mit der fliegenden Bewachung einverstanden erklärt habe.

Das Berufungsgericht hat sich mit diesem Vorbringen der Beklagten befaßt und dazu ausgeführt: Aus der Kenntnis der Firma T■■■■ allein könne keine ergänzende vertragliche Vereinbarung zum Transportvertrag abgeleitet werden. Die Freistellung der Beklagten von ihrer Verpflichtung, die Schuten ständig bewachen zu lassen, würde gleichzeitig eine Freistellung der Beklagten von der Haftung für grobes eigenes Verschulden (s. darüber unter III) bedeuten. Die Kenntnis des Vertragsgegners von der tatsächlichen Handhabung könne für die Annahme einer hierüber getroffenen Individualvereinbarung angesichts der weitreichenden Folgen nicht ausreichen, zumal die Freistellung von der Sorgfaltspflicht in den ABH abschließend geregelt worden sei.

Auch diese Auslegung im angefochtenen Urteil ist möglich. Auslegungsgrundsätze sind nicht verletzt. Wenn das Berufungsgericht im Hinblick auf die von ihm aufgezeigten gesamten Umstände aus der bloßen Kenntnis der Firma T■■■■ nicht auf eine stillschweigende Vereinbarung fliegender Bewachung geschlossen hat, so kann das aus Rechtsgründen nicht beanstandet werden.

III. Das Berufungsgericht sieht es als grobes Organisationsverschulden an, daß die Beklagte ihrer Pflicht zur ständigen Bewachung der Schute mit wertvoller Ladung nicht nachgekommen ist, sondern sich mit der völlig unzureichenden fliegenden Bewachung der Schute begnügt hat. Dem kann angesichts der Kardinalpflicht des Frachtführers, das in seine Obhut zur Beförderung übergebene Gut dem Empfänger unverseht auszuliefern, aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Was die Revision dagegen vorbringt, kann zu keinem anderen

Ergebnis führen. Es handelt sich weder um eine undurchführbare noch um eine wirtschaftlich unmögliche Maßnahme. Die Revision hat auch nicht recht, wenn sie meint, eine grobe Fahrlässigkeit könne deshalb nicht angenommen werden, weil der gerichtliche Sachverständige, dem sich das Landgericht angeschlossen habe, die fliegende Bewachung für ausreichend gehalten habe. Das Berufungsgericht hatte selbständig die Sach- und Rechtslage zu beurteilen; die Stellungnahme des Sachverständigen konnte zu der Frage, ob ein Verschulden, insbesondere ein grobes Verschulden der Beklagten vorliege, schon deshalb nichts hergeben, weil, wie im angefochtenen Urteil ausgeführt ist, der Sachverständige völlig einseitig die Interessen der Transportunternehmer vertreten habe. Die Revision hat schließlich das angefochtene Urteil mißverstanden, wenn sie ihm entnehmen will, das Berufungsgericht sei deshalb zu der Annahme eines groben Verschuldens der Beklagten gekommen, weil sie es unterlassen habe, eine Änderung der Festentgelte für die von ihr übernommenen Leistungen herbeizuführen. Derartiges sagt das Berufungsgericht nicht. Es ist lediglich der Ansicht, es sei Sache der Beklagten und ihrer Berufsverbände, darauf hinzuwirken, daß die notwendigen Bewachungskosten mit einkalkuliert werden, wenn die Beklagte glaube, mit diesen Entgelten könne sie angesichts der Pflicht zur ständigen Bewachung nicht auf ihre Rechnung kommen. Es ist auch nicht richtig, daß die ABH, wie anscheinend die Revision mit ihrer Behauptung, die Beklagte sei an diese gebunden, meint, der Beklagten nur die Pflicht zur fliegenden Bewachung auferlegten. Die ABH geben zu der Frage, wie die Bewachung auszuführen ist, nichts her. Gebunden ist die Beklagte an

die Festentgelte, an die ABH nur insoweit, als sie nicht geringere Leistungen erbringen darf als in diesen Bedingungen vorgesehen sind.

Die Beweislast spielt hinsichtlich des groben Verschuldens keine Rolle, da das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ein solches festgestellt hat.

IV. Die ABH legen in Nr. 24 Abs. 1 dem Vertragsgegner des Transportunternehmers die Beweislast für ein ursächliches Verschulden des Unternehmers oder seiner Leute auf. Diese Bestimmung der ABH ist, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, unwirksam, weil es sich bei den zu beweisenden Tatsachen um Vorgänge handelt, die sich im Verantwortungsbereich des Transportunternehmers abspielen, in dessen Obhut das Beförderungsgut steht (BGHZ 41, 151). Es gilt daher die gesetzliche Regelung des § 58 BSchG: Der Frachtführer muß sich entlasten.

Nun hat sich allerdings die Beklagte von einer Haftung für das Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen in Nr. 19 ABH in zulässiger Weise freigezeichnet. Da aber diese Freizeichnung eine Ausnahme von der gesetzlichen Regel der Entlastungspflicht des Frachtführers darstellt, muß die Beklagte beweisen, daß der Untergang der Schute und damit der Schaden an der Ladung allein auf eine der in Nr. 19 ABH genannten Ursachen und nicht auf das Unterlassen der ständigen Bewachung zurückzuführen ist. Soweit dem Urteil des Senats vom 14. Juli 1960 II ZR 220/58 (VersR 1960, 844) etwas anderes entnommen werden könnte, hält der Senat hieran nicht fest. Bereits in der Entscheidung BGHZ 41, 151,

156 hat der Senat zum Ausdruck gebracht, daß in solchen Fällen der Unternehmer die Voraussetzungen für einen Haftungsausschluß zu beweisen hat.

V. Das Berufungsgericht hat verschiedene Möglichkeiten aufgeführt, die als Ursache für das Sinken der Schute in Frage kommen. Unter diesen Möglichkeiten sind solche, die nach der rechtsfehlerfreien Ansicht des Berufungsgerichts bei ständiger Bewachung nicht hätten in Betracht kommen können. Dazu brauchte das Berufungsgericht keinen Sachverständigen zu hören. Das gilt insbesondere für den von den Beklagten am wahrscheinlichsten gehaltenen Fall (wenn dieser auch nicht bewiesen ist), daß der Schaden dadurch eingetreten ist, daß die Schute bei auflaufendem Wasser sich unter der Leitplanke festgehakt hat. Die Beklagten wären nur entlastet, wenn sie beweisen würden, daß diese Möglichkeiten tatsächlich ausscheiden. Praktisch läuft das, wie im angefochtenen Urteil richtig erkannt ist, darauf hinaus, daß die Beklagten die tatsächlichen Umstände des Sinkens aufklären müßten und hierdurch beweisen könnten, daß sie für den Schaden weder nach dem Gesetz noch wegen Freizeichnung nach Nr. 19 ABH haften. Die Unmöglichkeit der Aufklärung geht daher zu Lasten der Beklagten.

Bei dieser Rechtslage kann dahingestellt bleiben, ob die Beklagten nicht auch deswegen unbeschränkt haften, weil der Unfall möglicherweise auch darauf beruht, daß die Beklagte die Schute nicht an einen geeigneten Liegeplatz hat bringen lassen, worin nach Ansicht des Berufungsgerichts ebenfalls ein grobes Verschulden liegen würde.

VI. Vergebens berufen sich die Beklagten hinsichtlich der Höhe des Klageanspruchs auf eine Beschränkung ihrer Haftung. In Allgemeinen Geschäftsbedingungen kann sich ein Vertragspartner nicht von eigenem groben Verschulden oder dem groben Verschulden seiner leitenden Angestellten freizeichnen, auch insoweit seine Haftung nicht beschränken (BGHZ 38, 183). Das gilt auch dann, wenn die Allgemeinen Geschäftsbedingungen unter Mitwirkung der beiderseitigen Interessenverbände aufgestellt worden sind (BGHZ 20, 164, 167).

Unrichtig ist die Auffassung der Revision, die ABH hätten gesetzvertretenden Charakter, weil sie Bestandteil eines für alle Beteiligten verbindlichen Tarifs seien. Gesetzeskraft könnten die in den ABH enthaltenen Bestimmungen nur haben, wenn eine bundesgesetzliche Ermächtigung zum Erlaß solcher von der Vorschrift des § 58 BSchG abweichenden Bestimmungen vorläge. Das ist nicht der Fall. Eine solche Ermächtigung enthält nicht die Ermächtigung zur Bestimmung von Festentgelten. Bei der Festsetzung solcher Entgelte sind die nach dem Gesetz demjenigen obliegenden Leistungen zu berücksichtigen, der das Entgelt zu fordern hat, nicht aber können die ihm obliegenden Leistungen abweichend vom Gesetz bestimmt und danach das Entgelt festgesetzt werden. Demnach kann es für die Gültigkeit der ABH keine Rolle spielen, inwieweit eine Behörde oder der Frachtenausschuß bei der Abfassung der ABH mitgewirkt haben. Auch ist es unerheblich, ob bei der Festsetzung des Entgelts berücksichtigt wurde, daß der Frachtführer ständige Bewachung schuldet oder ob irrtümlich davon ausgegangen wurde, daß er bei fliegender Bewachung seiner Sorgfaltspflicht genüge.

Demnach ist das Berufungsgericht mit Recht zu dem Ergebnis gekommen, daß die in Nr. 24 Abs. 2 ABH enthaltene Haftungsbegrenzung insoweit unwirksam ist, als die Haftung auch bei grobem Verschulden des Unternehmers oder eines leitenden Angestellten beschränkt sein soll.

Dr.Nörr Liesecke Dr.Schulze Fleck Dr.Bauer