
Datum: 18.12.1998
Gericht: Schifffahrtsobergericht Köln
Spruchkörper: 3. Zivilsenat
Entscheidungsart: Urteil
Aktenzeichen: 3 U 45/98 BSch
ECLI: ECLI:DE:SCHOGK:1998:1218.3U45.98BSCH.00

Vorinstanz: Schifffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort, 5 C 34/97 BSch
Schlagworte: Haftungsausschluss leichte Fahrlässigkeit Schäden
Normen: AGB-GESETZ § 9
Leitsätze:
Der allgemeine Haftungsausschluss auch für durch leichte Fahrlässigkeit verursachte Schäden in den allgemeinen Benutzungsbedingungen für einen kommunalen Hafenbetrieb hält einer Inhaltskontrolle nach § 9 AGB-Gesetz nicht stand.

Tenor:
Auf die Berufung des Klägers wird das am 09.02.1998 verkündeten Urteil des Amtsgerichts - Schifffahrtsgerichts - Duisburg- Ruhrort - 5 C 34/97 BSch - abgeändert und wie folgt neu gefaßt: Die Beklagte wird verurteilt, an den Kläger 4.915,00 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 01.02.1997 zu zahlen. Die Beklagte hat die Kosten des Rechtsstreites zu tragen. Das Urteil ist vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten wird das Recht eingeräumt, die Vollstreckung des Klägers gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 9.000,00 DM abzuwenden, wenn nicht zuvor der Kläger Sicherheit in gleicher Höhe leistet. Den Parteien wird nachgelassen, die Sicherheitsleistung auch durch eine selbstschuldnerische Bankbürgschaft einer deutschen Großbank oder öffentlich-rechtlichen Sparkasse zu erbringen. Die Revision wird zugelassen.

Der Kläger ist Eigentümer des 2.040 ts großen MS "H.". Im Auftrag der Betrachtungsfirma CFNR in R. befand sich der Kläger am 14.11.1996 mit seinem Schiff im D.er Rheinhafen, Hafenbecken .., um eine Partie von 2.035,083 kg Stahlspäne zu laden. Die Beladung erfolgte durch die Beklagte. Diese war ihrerseits durch die Firma RUP Rohstoffhandelsgesellschaft mbH mit dem Umschlag beauftragt worden. Vertragspartner der Firma RUP war die Firma CFNR. In einem Mietvertrag zwischen der Beklagten und der Firma RUP Rohstoffhandelsgesellschaft mbH vom 11.10.1991 hatte letztere unter Ziffer 12.2 des Mietvertrages die "Allgemeinen Benutzungsbedingungen (ABB) für die Hafenanlagen der Stadtwerke D. AG - Hafenbetriebe -" als verbindlich anerkannt.

Unter Ziffer 7 der ABB heißt es unter anderem: 3

"7. Zusätzliche Haftungsbestimmungen 4

7.1 Der Aufenthalt im Hafengebiet erfolgt auf eigene Gefahr. Für Schäden, welche durch 5
Hafenanlagen, durch Umschlag mit hafeneigenen Umschlageinrichtungen, durch die
Verletzung von Verkehrssicherungspflichten oder in sonstiger Weise entstehen, haften die
Hafenbetriebe der Stadtwerke nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit".

Während der Beladung wurden die Aluminiumlukenabdeckungen am Vorder- und am 6
Achterschiff gestapelt. Der in Diensten der Beklagten stehende Kranführer belud das Schiff
mittels einer Krananlage, die mit einem Polypgreifer ausgestattet war. Der Kläger war zur Zeit
der Beladung nicht anwesend. Als das Schiff schon fast vollständig beladen war, stieß der
Polypgreifer beim Öffnen gegen den hinteren Lukenstapel, wobei ein Teil der Ladung aus
dem Polyp auf die gestapelten Lukenabdeckungen fiel. Dabei wurde eine Abdeckung
beschädigt.

Hierdurch entstand dem Kläger ein Schaden in Höhe von insgesamt 4.915,00 DM. Diesen 7
Betrag verlangt der Kläger von dem Beklagten erstattet.

Der Kläger hat die Auffassung vertreten, der Kranführer habe groß fahrlässig gehandelt. 8
Dieser habe wegen der empfindlichen Schiffsaufbauten besonders sorgfältig arbeiten
müssen.

Der Kläger hat beantragt, 9

##blob##nbsp; 10

##blob##nbsp; 11

die Beklagte zu verurteilen, an ihn 4.915,00 DM nebst 4 % Zinsen seit dem 01.02.1997 zu 12
zahlen.

Die Beklagte hat beantragt, 13

##blob##nbsp; 14

##blob##nbsp; 15

die Klage abzuweisen. 16

Sie hat die Auffassung vertreten, dem Kranführer sei nur leichte Fahrlässigkeit anzulasten, 17
als er die Entfernung zwischen dem Greifer und den gestapelten Lukenabdeckungen falsch

eingeschätzt habe. Insoweit hat sie sich auf die Haftungsbegrenzung in Ziffer 7.1 ihrer ABBs berufen.

Das Schiffsgericht Duisburg-Ruhrort - 5 C 34/97 - hat die Klage durch Urteil vom 09.02.1998 mit der Begründung abgewiesen, das Verhalten des Kranführers sei als leichte Fahrlässigkeit einzustufen. Die Beklagte habe insoweit ihre Haftung durch die Allgemeinen Benutzungsbedingungen wirksam auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz beschränkt. 18

Gegen dieses Urteil hat der Kläger rechtzeitig Berufung eingelegt und begründet. Er bestreitet mit Nichtwissen, daß die Benutzungsbedingungen der Beklagten Anwendung finden. Die Beklagte könne sich nicht auf eine konkludente Vertragseinbeziehung berufen. Er habe nicht damit rechnen müssen, daß der Umschlagvertrag automatisch Allgemeinen Geschäftsbedingungen unterliege. Zudem sei die in Ziffer 7.1 der ABBs enthaltene Haftungsfreizeichnung unwirksam. Diese Regelung sei unangemessen und überraschend. Eine sichere und schadensfreie Beladung gehöre zu den unverzichtbaren Hauptpflichten. Wegen der üblichen Franchisen könne er zudem wegen dieser kleineren Schäden keinen Versicherungsschutz in Anspruch nehmen. 19

Weiterhin vertritt er die Auffassung, das Verschätzen des Abstandes des Polypgreifers zu den gestapelten Lukenabdeckungen sei grob fahrlässig. Der Kranführer habe die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt. Er habe bei einer fehlenden Sicht notfalls einen Wahrschauer hinzuziehen müssen. 20

Der Kläger beantragt, 21

##blob##nbsp; 22

##blob##nbsp; 23

unter Abänderung des angefochtenen Urteils die Beklagte zu verurteilen, an ihn 4.915,00 DM 24
nebst 4 % Zinsen seit dem 01.02.1997 zu zahlen.

Die Beklagte beantragt, 25

##blob##nbsp; 26

##blob##nbsp; 27

unter Aufrechterhaltung des erstinstanzlichen Urteils des Schiffsgerichts Duisburg- 28
Ruhrort die Berufung zurückzuweisen.

Sie vertritt die Auffassung, sie könne sich vorliegend auf ihre Benutzungsbedingungen berufen. Es sei ein konkludenter Vertragsschluß hinsichtlich der Nutzung der Einrichtungen des Hafens dadurch erfolgt, daß diese deutlich sichtbar an der Hafenanlage insbesondere am Anmeldehäuschen angebracht seien und deren Einbeziehung auch für den Kläger als erfahrenen Schiffer offenkundig Voraussetzung für einen Vertragsschluß sei. Bei der Anwendung der Grundsätze eines Vertrages mit Schutzwirkung zugunsten Dritter müsse sich der Kläger eine Einbeziehung der ABB in den Umschlagvertrag zwischen ihr und der auftraggebenden Firma RUP zurechnen lassen. 29

Weiterhin ist sie der Meinung, die Beschränkung der Haftung auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz sei wirksam. Die Hinzuziehung eines Wahrschauers sei nicht erforderlich gewesen. Der Kranführer habe in der Vergangenheit zuverlässig gearbeitet. 30

Wegen der weiteren Einzelheiten des Sach- und Streitstandes wird auf den Inhalt der gewechselten Schriftsätze verwiesen.	31
ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:	32
Die zulässige Berufung des Klägers hat in der Sache Erfolg.	33
1.	34
Dem Kläger steht der mit seiner Klage verfolgte Schadensersatzanspruch in Höhe von 4.915,00 DM zu.	35
Der Senat stimmt dem Schiffahrtsgericht zu (§ 543 Abs. 1 ZPO), daß das Verhalten des von der Beklagten eingesetzten Kranführers lediglich als leichte Fahrlässigkeit zu werten ist. Grobe Fahrlässigkeit liegt vor, wenn die im Verkehr zu beachtende Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist, schon einfache, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt wurden oder das nicht beachtet worden ist, was im gegebenen Fall jedem hätte einleuchten müssen (st. Rspr.; vgl. z.B. BGHZ 89, 153 ff. (161); BGH, NJW-RR 1998, 1426 ff. (1427); Palandt-Heinrichs, BGB, 57. Auflage, § 277 Rdnr. 2 mit weiteren umfangreichen Nachweisen). Diese Voraussetzungen sind unter Berücksichtigung des zwischen den Parteien unstreitigen Hergangs des Vorfalls nicht gegeben. Ein Verschätzen des Kranführers hinsichtlich des Abstandes des von ihm bedienten Polypgreifers von den am Achterschiff gestapelten Lukenabdeckungen stellt ein kurzzeitiges - leichtes - Fehlverhalten des Kranführers im Rahmen des Massenbetriebes dar.	36
Für dieses Verschulden des von ihr eingesetzten Kranführers haftet die Beklagte. Sie kann nicht die in Ziffer 7 ihrer ABBs enthaltene Haftungsbeschränkung auf grobe Fahrlässigkeit und Vorsatz geltend machen.	37
Zwar kann sich die Beklagte grundsätzlich auch im Verhältnis zu dem Kläger auf die Allgemeinen Benutzungsbedingungen für die Hafenanlage berufen. Dabei kann es dahinstehen, ob zwischen den Parteien konkludent ein Vertrag über die Nutzung der Hafenanlage geschlossen worden ist und ob in dieses Vertragsverhältnis die Allgemeinen Benutzungsbedingungen einbezogen sind, weil die Verwendung entsprechender Allgemeiner Geschäftsbedingungen branchenüblich ist (vgl. hierzu allgemein: BGH, LM AGB Nr. 21a für kommunale Hafenbetriebe; Palandt-Heinrichs, a.a.O., Rdnr. 29 m.w.N.). Auch wenn man davon ausgeht, daß zwischen den Parteien kein eigenes Vertragsverhältnis besteht und der Kläger in den Schutzbereich des unstreitig zwischen der Beklagten und der Firma RUP abgeschlossenen Umladevertrages einbezogen worden ist, müßte sich der Kläger die Einbeziehung der ABB in dieses Vertragsverhältnis entgegenhalten lassen.	38
Die Beklagte hat jedoch ihre Einstandspflicht für ein fahrlässiges Verschulden ihres Kranführers nicht wirksam durch die Allgemeinen Benutzungsbedingungen ausgeschlossen. Die umfassende Freizeichnung in Ziffer 7.1 der ABBs verstößt gegen die Verbotsnorm des § 9 AGBG, an der ihre Wirksamkeit in den Fällen des kaufmännischen Verkehrs allein zu messen ist (§ 24 Abs. 2 AGBG). Nach dieser Vorschrift sind Bestimmungen in Allgemeinen Geschäftsbedingungen unwirksam, wenn sie den Vertragspartner des Verwenders entgegen den Geboten von Treu und Glauben unangemessen benachteiligen. Das ist im Zweifel anzunehmen, wenn eine Bestimmung mit wesentlichen Grundgedanken der gesetzlichen Regelung, von der abgewichen wird, nicht zu vereinbaren ist (§ 9 Abs. 2 Nr. 1 AGBG) oder wenn sie wesentliche Rechte und Pflichten, die sich aus der Natur des Vertrages ergeben, so einschränkt, daß die Erreichung des Vertragszweckes gefährdet ist (§ 9 Abs. 2 Nr. 2 AGBG).	39

Ziffer 7.1 der ABB hält einer an diesen Maßstäben ausgerichteten Inhaltskontrolle nicht stand. 40
Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes, der sich der Senat anschließt, kann die Haftung für jedes Verschulden "einfacher" Erfüllungsgehilfen des Klauselverwenders auch im kaufmännischen Geschäftsverkehr nicht formularmäßig ausgeschlossen werden, wenn sich der Haftungsausschluß auf die Verletzung von sogenannten "Kardinal"- oder von Hauptpflichten oder auch auf die Verletzung von Nebenpflichten (z.B. Schutzpflichten) bezieht, sofern die Freizeichnung die angemessene Risikoverteilung empfindlich stören würde (vgl. hierzu z.B.: BGH, NJW 1982, 1694 ff. (1695); BGH, NJW 1984, 1350 f. (1350); BGH, NJW 1985, 914 ff. (916); BGH, NJW 1985, 3016 ff. (3018); BGH, NJW 1988, 1785 ff. (1786); BGH, NJW-RR 1998, 1426 ff. (1427); Palandt-Heinrichs, a.a.O., § 9 AGBG Rdnr. 41 ff. m.w.N.; Ulmer/Brandner/Hensen/Schmidt, AGB-Gesetz, 8. Auflage 1997, § 9 Rdnr. 150 ff.).

Aufgrund der Regelung in Ziffer 7.1 der ABB wird die Erreichung des Vertragszwecks erheblich gefährdet. Es gehört zu dem Ladungsvertrag, das zu transportierende Gut ordnungsgemäß zu verladen und bei dem Ladevorgang Beschädigung zu vermeiden. 41
Letztere Pflicht ist auch für eine ordnungsgemäße Erfüllung des Ladevertrages von erheblicher Bedeutung. Insoweit darf der Auftraggeber und der in den Schutzbereich des Vertrages einbezogene Schiffseigner darauf vertrauen, daß der Verloader dieser Verpflichtung nachkommt.

Dabei kann es dahinstehen, welche aus einem Beladungsvertrag resultierenden Pflichten zu den vertragswesentlichen im Sinne des § 9 Abs. 2 Nr. 2 AGBG gehören, da die Beklagte in 42
Ziffer 7.1 ihrer ABB nicht nur die Haftung für vertragsuntypische, sondern, in den Fällen einfacher Fahrlässigkeit, eine vollständige Freistellung von jeglicher Haftung für sämtliche Schäden ausgeschlossen hat, welche durch Hafenanlage, durch Umschlag mit hafeneigenen Umschlageinrichtungen, durch die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten oder in sonstiger Weise entstehen, und zwar unabhängig von der Person des Verletzers, der Höhe des eingetretenen Schadens und der Art der verletzten Rechtsgüter.

In einem derartigen Fall ist eine Rückführung unwirksamer Klauseln auf ihren zulässigen Inhalt auch im kaufmännischen Geschäftsverkehr grundsätzlich ausgeschlossen (vgl. hierzu 43
BGH, NJW-RR 1998, 1426 ff. (1427) mit weiteren umfangreichen Nachweisen aus der Rechtsprechung; Ulmer/Brandner/Hensen/ Schmidt, a.a.O., § 9 Rdnr. 150). Die von der Rechtsprechung ausnahmsweise anerkannten Einschränkungen für ein Verbot der geltungserhaltenden Reduktion sind vorliegend nicht gegeben, da die Regelungen ausschließlich auf den Hafenbetrieb der Beklagten zugeschnitten sind (vgl. allgemein BGH, NJW-RR 1998, 1426 ff. (1427) für die Betriebsordnung der Bremer Lagerhaus-Gesellschaft).

Der Haftungsausschluß für einfache Fahrlässigkeit stellt nicht etwa deshalb keine unangemessene Benachteiligung dar, weil der durch eine Beschädigung des Schiffes entstehende Sachschaden durch eine Kaskoversicherung abgedeckt werden kann. Soweit der Bundesgerichtshofes den Haftungsausschluß für einfache und grobe Fahrlässigkeit dann als zulässig erachtet hat, wenn das Risiko typischerweise beim Verwendungsgegner unter einem praktisch lückenlosen Versicherungsschutz steht (vgl. BGH, NJW 1988, 1785 ff. (1787 f.)), sind diese für den Werftwerkvertrag aufgestellten Grundsätze (BGH, NJW 1988, 1785 ff. (1787)) auf einen Umschlagvertrag nicht übertragbar. Der Bundesgerichtshof hat in der vorstehend zitierten Entscheidung im Rahmen der Wirksamkeitskontrolle maßgeblich auf die branchentypischen Besonderheiten eines Werftwerkvertrages und die im Geschäftsverkehr zwischen dem Schiffseigner und Werftunternehmer bestehende Branchenüblichkeit abgestellt. Diese bestehe insbesondere darin, daß der Werftkunde an seinem Schiff, auch 44

wenn er es zur Reparatur in die Obhut des Werftbetriebs gebe, den Gewahrsam behalte, weil die Schiffsmannschaft während der Werftliegezeiten in der Regel an Bord bleibe. Damit habe für die Schiffsleitung und Mannschaft die Möglichkeit, sich davon zu überzeugen, ob etwa den Sorgfaltsanforderungen, namentlich bei der Durchführung gefahreneigiger Arbeit, Genüge getan werde. Der Werkkunde könne auf die ihm bekannte Gefahrenlage hinweisen und auf geeignete Abwehrmaßnahmen hinwirken (BGH, NJW 1988, 1785 ff. (1787)). Vorliegend besteht für den Kläger als Schiffseigner keine derartige Möglichkeit der Einflußnahme, zumal er nicht Auftraggeber der Beladungsarbeiten ist. Auch sonstige Umstände von gleichem Gewicht, die einer Gefährdung des Vertragszwecks wegen Verlust oder Beschädigung des Guts hinreichend entgegenwirken können, sind bei den Verladearbeiten nicht ersichtlich. Dabei kann es dahinstehen, inwieweit vorliegend überhaupt im Hinblick auf die Franchise und den eingetretenen Verdienstausfallschaden ein umfassender Versicherungsschutz besteht.

Die Wirksamkeit der von der Beklagten verwandten Freizeichnungsregelung läßt sich auch nicht mit einer Branchenüblichkeit begründen. Selbst wenn entsprechend dem Vorbringen der Beklagten in den - nicht näher bezeichneten - Nachbarhäfen entsprechende Regelungen existieren sollten, reicht dies zur Annahme einer Branchenüblichkeit nicht aus. Dagegen spricht bereits, daß nicht ersichtlich ist, daß nach Inkrafttreten des AGB-Gesetzes und unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung aufgestellten strengen Anforderungen an die Zulässigkeit eines umfassenden Haftungsausschlusses eine umfassende Freizeichnungsklausel von einer Vielzahl von Hafenbetrieben verwendet wird. So sind dem Senat als Rheinschiffahrtsobergericht, Moselschiffahrtsobergericht und Schiffahrtsobergericht in seiner Entscheidungspraxis in den letzten Jahren keine Fälle eines umfassenden Haftungsausschlusses für Fahrlässigkeit in den allgemeinen Benutzungsbedingungen für Häfen bekannt geworden. 45

Die Wirksamkeit des umfassenden Haftungsausschlusses ergibt sich entgegen den Ausführungen der Beklagten in der mündlichen Verhandlung vor dem Senat auch nicht daraus, daß die Beklagte die Umschlagstätigkeit im Massengeschäft abwickelt. Es ist nicht ersichtlich, daß bei einer andere Haftungsverteilung die mit der Verladetätigkeit verbundenen Risiken nicht mehr beherrschbar sind. So sind nach dem eigen Vortrag der Beklagten im Jahre 1997 bei einem Güterumschlag von 2.164.017 t lediglich in einer einstelligen Anzahl von Fällen Schäden eingetreten, die auf ein fahrlässiges Verschulden des Kranführers zurückzuführen sind. Die Beklagte hat insoweit die Möglichkeit, diese Risiken ihrerseits zum Beispiel über eine Versicherung oder durch die Bildung von entsprechenden Rücklagen abzudecken. 46

2. 47

Die Revision war zuzulassen. Der Sache kommt grundsätzliche Bedeutung im Sinne des § 546 Abs. 1 Nr. 1 ZPO zu. Zu beurteilen ist die Rechtsfrage, ob eine in den allgemeinen Benutzungsbedingungen eines kommunalen Hafenbetriebes enthaltene umfassende Haftungsbegrenzung auf Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit zulässig ist. Diese ist von allgemeiner Bedeutung und - soweit ersichtlich - nach Inkrafttreten des Gesetzes zur Regelung des Rechts der Allgemeinen Geschäftsbedingungen nicht höchstrichterlich entschieden worden. 48

3. 49

Die Kostenentscheidung folgt aus § 91 Abs. 1 ZPO; der Ausspruch über die vorläufige Vollstreckbarkeit ergibt sich aus §§ 708 Nr. 10, 711, 108 ZPO. 50

