

35. Zur Auslegung typischer Vertragsklauseln nach Treu und Glauben.

BOB. §§ 133, 157.

I. Zivilsenat. Urf. v. 7. Februar 1920 i. S. W. (R.) m. B. (Bekl.).
I 231/19.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 28. Januar 1915 wurde ein dem Kläger gehöriger Kahn, den ein Dampfer des Beklagten mit anderen Kähnen auf der Fahrt die Habel abwärts im Schlepptau hatte, beim Durchfahren der Havelberger Brücke so schwer beschädigt, daß er kurz unterhalb der Brücke sank. Der Kläger führt den Unfall auf ein grobfahrlässiges Verhalten der Besatzung des Dampfers zurück und klagt auf Schadensersatz. Der Beklagte beruft sich auf den § 18 der zwischen den Parteien maßgeblichen „Schleppbedingungen“ und behauptet, daß danach der Schadensersatzanspruch vermerkt sei, weil der Kläger die in § 18 Abs. 1 der Schleppbedingungen vorgefehene Mitteilung nicht in gehöriger Weise gemacht habe.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung des Klägers wurde zurückgewiesen. Die Revision hatte Erfolg.

Gründe:

„Die Auslegung, welche das Berufungsgericht dem § 18 der nach dem Schleppvertrage hier maßgeblichen Schleppbedingungen gegeben hat, erscheint nicht zutreffend.

Die Schleppbedingungen sind von einer erheblichen Anzahl von Reedereien festgesetzt worden. Die Reedereien tätigen Abschlüsse nur unter Zugrundelegung der Bedingungen. Diese haben also den Charakter typischer Vertragsbestimmungen, so daß die Nachprüfung der Auslegung in der Revisionsinstanz auf jeden Fall zulässig ist.

Bei der Auslegung derartiger typischer Bedingungen ist, soweit deren Wortlaut es irgend zuläßt, zugrunde zu legen, daß sie zum Schutze solcher Interessen der Unternehmer bestimmt sind, die sich als berechnete darstellen. Es kann nicht angenommen werden, daß die gesamten Schleppereigentümer, die die Bedingungen aufgestellt haben, gewillt gewesen seien, den Rechten oder Interessen ihrer Vertragsgegner Abbruch zu tun, ohne daß eigene von der Billigkeit und Verkehrssitte anerkannte Interessen auf dem Spiele stehen; vielmehr ist vorauszusetzen, daß sie bei Aufstellung der Bedingungen auch auf die billigen Interessen der Gegenseite Rücksicht nehmen wollten. Diese Grundsätze sind vom Reichsgerichte bei der Auslegung geschäftlicher Abmachungen stets befolgt worden. Sie sind hervorgehoben in den Entscheidungen Bd. 88 S. 416 und Bd. 79 S. 438, wo es sich um die Auslegung der für einen Einzelfall vereinbarten Bestimmungen handelte; sie liegen der Entscheidung Bd. 89 S. 6 flg. (Auslegung allgemeiner Geschäftsbedingungen) zugrunde, und sie sind bei der Auslegung typischer Bedingungen ausdrücklich anerkannt worden in den Entscheidungen Bd. 86 S. 164 und Bd. 89 S. 329. Vorliegenden Falls bestimmt § 18 der Schleppbedingungen: „Soll wegen eines Schadens an einem geschleppten Fahrzeuge ein Anspruch erhoben werden, so hat der Schiffsseigner bzw. der ihn vertretende Schiffer hiervon den Kapitän des Dampfers sofort und die nächstgelegene Geschäftsstelle bzw. den Eigentümer des betr. Dampfers innerhalb 48 Stunden nach Entstehung des Schadens in Kenntnis zu setzen. Der Schaden ist alsdann, noch ehe dessen Beseitigung in Angriff genommen wird, gemeinsam festzustellen. . . . Nichtbeachtung der . . . Bestimmungen . . . schließt die Ansprüche auf Schadenersatz aus.“ Derartig einschneidende Vorschriften lassen sich nach den erwähnten Grundsätzen nur insoweit rechtfertigen, als sie begründeten Interessen der Reedereien entsprechen, da eine darüber hinausgehende Anordnung der Reederei eine Handhabe bieten würde, auf rein formalistischem und der Verkehrstreue widersprechendem Wege selbst wohlbegründete Rechte des Schiffsseigners zu Falle zu bringen. Das berechnete Interesse des Schlepperreeders an der Einhaltung der in § 18 Abs. 1 enthaltenen Bestimmungen besteht aber ersichtlich nur darin, daß er Gelegenheit hat, einen Schaden an einem geschleppten Fahrzeuge, wegen dessen ein Anspruch gegen ihn erhoben werden könnte, im Hinblick hierauf gemeinschaftlich mit dem Geschädigten festzustellen, bevor die Beseitigung dieses Schadens in Angriff genommen wird.

Es kommt Folgendes hinzu:

Eine rechtswirksame Entscheidung darüber, ob wegen eines Schadens der in § 18 Abs. 1 der Schleppbedingungen erwähnten Art ein Anspruch erhoben werden soll oder nicht, kann regelmäßig nur der Schiffsseigner selbst treffen. Dieser wird aber vielfach weder „sofort“, noch

„innerhalb 48 Stunden nach Entstehung des Schadens“ über den Unfall überhaupt oder doch in einer für die zu treffenden Entschlüsse hinreichenden Weise unterrichtet sein. Offenbar im Hinblick hierauf ist in § 18 Abs. 1 neben der Anzeige des Schiffseigners die des „ihn vertretenden Schiffers“ vorgesehen. Dieser letztere kann aber wiederum nur auf Grund einer besonderen, im Verkehr ganz ungebräuchlichen Vollmacht die Frage der Anspruchserhebung selbständig lösen.

Dies alles zeigt, daß die Vorschrift in § 18 Abs. 1 nicht streng wörtlich zu nehmen ist, sondern nur besagen will: Dem Kapitän und der Reederei des Schleppers ist sofort bzw. innerhalb 48 Stunden nach Entstehung des Schadens hiervon (d. h. vom Schadensfall) in einer Weise Kenntnis zu geben, daß die betr. Schlepperinteressenten verständigerweise mit der Möglichkeit der Erhebung von Schadensersatzansprüchen zu rechnen haben und zwecks Wahrnehmung ihrer Interessen an einer gemeinsamen Schadensfeststellung durch die Beteiligten teilnehmen können, bevor die Beseitigung des Schadens in Angriff genommen ist. Hieraus folgt ohne weiteres, daß eine solche ausdrückliche Anzeige überflüssig ist, wenn, wie hier unstreitig ist, der Unfall sich unter den Augen des beklagten Schlepperreeders abgespielt hat und dieser sich von der Art des eingetretenen Schadens ohne weiteres überzeugen konnte.

Gegenüber einer Bemerkung des Beklagten ist noch darauf hinzuweisen, daß der Reederei Schwierigkeiten im Verhältnis zu ihrer Haftpflichtversicherung nicht erwachsen können, denn wenn diese eine Frist für die Andienung von Ansprüchen vereinbart haben sollte, so kann doch der Lauf der Frist erst mit dem Augenblick beginnen, wo der Beschädigte seinerseits einen Anspruch gegen die Reederei erhoben hat.“