

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG §§ 8, 58

- a) Zur anfänglichen Ladungsuntüchtigkeit eines Schiffes, das im Winter mit einer nässeempfindlichen Ladung über die Ooster-Schelde (Seeland) zu fahren beabsichtigt und dessen Laderäume lediglich mit einem Patent-Lukendach aus Leichtmetall (sog. Europa-Lukendach) abgedeckt sind.
- b) Zum Verschulden des Schiffsführers oder des Frachtführers in einem derartigen Falle.

BGH, Urt. v. 29. Oktober 1979 - II ZR 127/77 - Schiffahrtsober-
gericht Köln
Schiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 127/77

URTEIL

Verkündet am
29. Oktober 1979
Kaufmann,
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Willem P [REDACTED], S [REDACTED],
A [REDACTED] (Niederlande),

Beklagten und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

den G [REDACTED]-K [REDACTED], A [REDACTED] V [REDACTED] AG,
vertreten durch die Vorstandsmitglieder: Dr. Hans G [REDACTED],
Erhard B [REDACTED], Wilhelm B [REDACTED], Harald Freiherr von H [REDACTED],
Dr. Heinz K [REDACTED], Dr. Günter S [REDACTED], Hermann S [REDACTED]
und Anton W [REDACTED], von-W [REDACTED]-Straße [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 29. Oktober 1979
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das
Urteil des Schiffahrtsobergerichts Köln
vom 28. Juni 1977 aufgehoben und die Sache
zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung,
auch über die Kosten der Revision, an das
Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte den Transport von 82 Paketen
nässeempfindlicher Feinbleche versichert, die Ende
November/Anfang Dezember 1974 mit MS "Anton Hugo II"
von Antwerpen nach Stuttgart befördert worden sind.
Während der Fahrt des Schiffes über die Ooster-Schelde
(Seeland) drang bei stürmischem Wetter und hohem Wellen-
gang Seewasser in die Laderäume ein, die durch ein
Leichtmetalldach abgedeckt waren. Dadurch wurden die
Bleche beschädigt. Hierfür verlangt die Klägerin - aus
abgetretenem Recht des Ladungsempfängers - Ersatz von
dem Beklagten. Dieser war Unterfrachtführer, ferner
Eigner und Schiffer des MS "Anton Hugo II". Die Klägerin
wirft dem Beklagten vor, die Reise mit einem fahr- und



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



ladeuntüchtigen Schiff (Fehlen eines Kugelventils im Entlüftungsrohr des Gasöltanks; Nichtabdecken des Leichtmetalldachs mit Persenningen) angetreten zu haben, außerdem trotz Sturmwarnung über Seeland gefahren zu sein. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 93.478,16 DM nebst Zinsen sowie wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "Anton Hugo II" zu verurteilen.

Der Beklagte hat ein Verschulden an dem Ladungsschaden in Abrede gestellt. Die Witterungsverhältnisse hätten die Fahrt über Seeland mit einem Binnenschiff erlaubt. Auch sei MS "Anton Hugo II" weder fahr- noch ladeuntüchtig gewesen. Das Entlüftungsrohr des Gasöltanks habe den Bauvorschriften entsprochen. Das erst sechs Monate vor der Schadensreise eingebaute Patentlukendach (Europa-Lukendach) neuester Konstruktion sei "spritzwasser- und wetterdicht" gewesen. Es habe deshalb nicht mit Persenningen abgedeckt werden müssen. Außerdem hätten diese wegen der Form des Daches nicht sicher befestigt werden können. Im übrigen sei Seewasser nur deshalb in die Laderäume eingedrungen, weil MS "Anton Hugo II" nach einem plötzlichen Versagen der Maschine quer gefallen und danach das ganze Schiff von schweren Brechern überflutet worden sei. Hilfsweise macht der Beklagte geltend, daß er nach den Konnossementsbedingungen von jedem etwaigen Verschulden freigezeichnet sei.

Der Beklagte hat MS "Anton Hugo II" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt der Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts hat der Beklagte den streitigen Ladungsschaden zu ersetzen, weil er nicht den ihm als Frachtführer obliegenden Entlastungsbeweis (§ 58 Abs. 1 BinnSchG) geführt habe. Im einzelnen hat das Berufungsgericht ausgeführt:

MS "Anton Hugo II" habe über keine wasserdichte Lukenabdeckung verfügt. Nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Schäle sei das Lukendach nur solange "spritzwasser- und wetterdicht" gewesen, als Wasser von oben oder schräg von oben bis fast zur Horizontalen gekommen sei. Hingegen habe Wasser, das in irgendeinem Winkel von unten geschleudert werde, was bei sturmbedingtem Wellengang der Fall sei und womit bei der Fahrt über Seeland in den Wintermonaten stets gerechnet werden müsse, zwischen Süll-Oberkante und dem Lukendach in unbestimmbaren Mengen in die Laderäume eindringen können. Das wäre allerdings nach Ansicht des Sachverständigen Dr. Schäle vermeidbar gewesen, wenn über das Lukendach Persenninge gespannt und am Süll ordnungsgemäß verschalkt worden wären. An Bord des MS "Anton Hugo II" habe man jedoch weder Persenninge noch die notwendigen Vorrichtungen für deren Befestigung gehabt. Damit sei MS "Anton Hugo II" von vornherein für den Transport der

nässeempfindlichen Bleche ungeeignet gewesen. Dafür habe der Beklagte auch einzustehen. Ihm sei vorzuwerfen, daß er sich vor Antritt der Reise nicht vergewissert habe, ob die Laderäume seines Schiffes zur Aufnahme des nässeempfindlichen Gutes tauglich seien. Gegenüber diesem Vorwurf berufe er sich ohne Erfolg auf eine konnossementsmäßige Freizeichnung. Diese sei, sofern eine solche überhaupt vorliege, insoweit unwirksam.

II. Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Zutreffend nimmt das Berufungsgericht allerdings an, daß MS "Anton Hugo II" von Anfang an ladeuntüchtig gewesen ist. Insoweit kann auch die Revision nicht bezweifeln, daß einem Schiff von vornherein die Ladungstüchtigkeit fehlt, wenn sich bei Reisebeginn seine Laderäume in einem Zustand befinden, der das Fahrzeug ungeeignet erscheinen läßt, die Ladung unversehrt zu ihrem Bestimmungsort zu verbringen (BGHZ 49, 356, 363; 65, 364, 367; vgl. auch SenUrt. v. 25. 6. 73 - II ZR 72/71, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 49 = VersR 1973, 1060; vgl. ferner zur Ladungstüchtigkeit eines Seeschiffes SenUrt. v. 3. 2. 69 - II ZR 173/66, VersR 1969, 536 sowie v. 13. 1. 72 - II ZR 65/70, VersR 1972, 294). Jedoch meint die Revision, daß hier ein solcher Fall nicht vorgelegen habe. Dem ist nicht zu folgen.

a) Es mag sein, daß MS "Anton Hugo II" die Klassifikation "R I einschl. Seeland" hatte. Neu und damit im Revisionsrechtszug unbeachtlich (§ 561 Abs. 1 ZPO) ist insoweit jedoch die Behauptung der Revision, diese Klassifikation "beinhalte zugleich die Eignung und

Zulassung des Schiffes auch zum Transport nässeempfindlicher Güter über Seeland". Überdies ist nicht dargetan, wann diese Klassifikation erteilt worden ist. Das ist schon deshalb bedeutsam, weil die Umrüstung des MS "Anton Hugo II" auf ein Europa-Lukendach erst sechs Monate vor der Schadensreise erfolgt ist. Auch die von dem Beklagten im ersten Rechtszug vorgelegten Schiffszeugnisse geben nichts dafür her, daß MS "Anton Hugo II" für die Beförderung der nässeempfindlichen Feinbleche über Seeland bei winterlichen Witterungsverhältnissen ladetüchtig gewesen sei. Schiffszeugnisse bestätigen lediglich, daß ein Schiff zum Untersuchungszeitpunkt den Anforderungen entsprochen hat, welche die Schiffsuntersuchungsordnungen für den vorgesehenen Fahrtbereich an den Bau, die Einrichtung und die Ausrüstung eines Schiffes aus Sicherheitsgründen stellen (vgl. § 1.08 BinSchStrO in Verbindung mit §§ 1.03, 1.04 Binnenschiffs-Untersuchungsordnung sowie § 1.08 RheinSchPolVO in Verbindung mit § 2.04 Rheinschiffs-Untersuchungsordnung). Sie besagen hingegen nichts darüber, ob ein Schiff die Ladungstüchtigkeit für eine bestimmte Reise mit bestimmten Gütern besitzt.

b) Ebenfalls neu - und damit gemäß § 561 Abs. 1 ZPO nicht zu beachten - ist die Behauptung der Revision, die Bleche seien "spritzwasserdicht" verpackt gewesen. Auch dürfte diese Behauptung kaum mit der Beschreibung der Verpackung auf Bl. 6 des Schadensattestes des Havariekommissars Gielisch vom 10. Februar 1975 zu vereinbaren sein.

c) Es ist richtig, daß der Sachverständige Dr. Schäle das Lukendach des MS "Anton Hugo II" als "spritzwasser- und wetterdicht" bezeichnet und weiter ausgeführt hat,

ein Schiff besitze diese Eigenschaften dann, "wenn unter allen - in dem gewünschten Fahrtbereich - vorkommenden Verhältnissen nur eine unbedeutende Menge Wasser einzudringen vermag", wobei unter "unbedeutend" diejenige Wassermenge zu verstehen sei, "die dem Schiff und der Ladung keinen Schaden mittelbar oder unmittelbar zufügt". Indes hat der Sachverständige, wie das Berufungsgericht zu Recht hervorgehoben hat, weiter darauf hingewiesen, daß das Lukendach des MS "Anton Hugo II" die Laderäume nur gegen Spritzwasser von oben geschützt, hingegen nicht das Eindringen von Wasser bei Wellen auf dem Gangbord und Vertrieb durch böige Winde oder Sturm zwischen Süll-Oberkante und Lukendach verhindert habe. Mit solchen Wellen- und Windverhältnissen war aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts bei der Fahrt über Seeland während der Wintermonate zu rechnen. Ohne Bedeutung ist für die Frage der Ladungstüchtigkeit des MS "Anton Hugo II" der Umstand, daß auch andere nur mit einem Europa-Lukendach ausgerüstete Fahrzeuge nässeempfindliche Güter im Winter über Seeland befördert haben sollen. Denn die Ladungsuntüchtigkeit eines Schiffes ist nicht deshalb zu verneinen, weil auch andere Fahrzeuge mit derselben - unter bestimmten Umständen mangelhaften - Lukenabdeckung versehen sind. Ob dieser Mangel durch das Anbringen von Persenningen zu beseitigen gewesen wäre, was das Berufungsgericht bejaht hat und von der Revision bezweifelt wird, braucht hier nicht weiter erörtert zu werden. Die Möglichkeit, eine mangelhafte Lukenabdeckung zu beseitigen, hat in aller Regel mit der Frage der Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes nichts zu tun.

2. Nicht zu folgen ist hingegen der Ansicht des Berufungsgerichts, den Beklagten treffe an der Ladungsuntüchtigkeit des MS "Anton Hugo II" ein Verschulden. Insoweit hat es, wie die Revision mit Grund rügt, den

Tatsachenstoff nicht erschöpft, außerdem die Anforderungen, die an die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffs- und Frachtführers zu stellen sind (§§ 7, 8, 58 BinnSchG), überspannt.

Sicher ist es richtig, daß der Schiffer wie auch der Frachtführer vor Beginn einer Reise mit einer nässeempfindlichen Ladung sorgfältig prüfen müssen, ob die Laderäume, insbesondere deren Öffnungen, so abgedichtet sind, daß unter den gewöhnlichen Gefahren der Reise kein Wasser eindringen kann. Grundsätzlich dürfen sie sich aber darauf verlassen, daß eine von einem sachkundigen und erfahrenen Unternehmen eingebaute Lukenabdeckung den ihr zugedachten Zweck erfüllt, sofern die Abdeckung ordnungsgemäß gepflegt und gehandhabt wird. Anderenfalls würde man ihre Untersuchungspflicht unangemessen überspannen. Hier lag es - nach dem unwidersprochenen Vorbringen des Beklagten - nun so, daß ein mit der Lieferung von Patentlukendächern besonders vertrautes Antwerpener Unternehmen das - auch für den Fahrtbereich Seeland zugelassene - MS "Anton Hugo II" mit einem Leichtmetalldach neuester Konstruktion ausgerüstet hatte, bei dem sich das zusätzliche Anbringen von Persennungen erübrigen sollte und weshalb das Schiff auch keine der hierfür notwendigen Vorrichtungen erhielt. Dann kann es dem Beklagten aber nicht zum Vorwurf gemacht werden, daß er die Schadensreise angetreten hat, ohne zuvor selbst geprüft zu haben, ob das Lukendach ohne zusätzlich angebrachte Persennungen so dicht war, daß er die nässeempfindliche Ladung unverseht über Seeland zu ihrem Bestimmungsort verbringen konnte, zumal, wie es in dem Gutachten Dr. Schäle heißt, "durch die Einführung sog. Patentluken-Abdeckungen verschiedener Konstruktionen die Qualität auch zugunsten

der Spritzwassersicherung gegenüber hölzernen Luken-
dächern erheblich verbessert worden ist" und "seit
dieser Zeit Persenninge nicht mehr üblich sind".

III. Das angefochtene Urteil kann danach keinen Bestand
haben. Es war deshalb aufzuheben und die Sache an das
Berufungsgericht zurückzuverweisen, damit dieses nunmehr
die weiteren Vorwürfe der Klägerin gegen den Beklagten
prüft, nämlich: a) Er habe schuldhaft mit einem fahr-
untüchtigen Schiff die Reise angetreten (Fehlen eines
Kugelventils im Entlüftungsrohr des Gasöltanks, weshalb
während der Fahrt über Seeland Wasser in das Rohr gelangt
sei und zu dem plötzlichen Ausfall der Maschine geführt
habe) und b) er hätte aufgrund der Sturmwarnungen zunächst
im Hafen von Wemeldinge verbleiben und die Ooster-Schelde
erst zu einem späteren Zeitpunkt überqueren dürfen.

Stempel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh