

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 127/81

URTEIL

Verkündet am

14. Juni 1982
Kaufmann
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der H. M. Insurance Co. Ltd., S.
Hansa, F. 18, S.
vertreten durch ihren Geschäftsführer Aake
S.

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr.
und Dr. -

gegen

den Schiffseigner Jacob Friedrich W., T. 22,
V.

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr.
Dr. -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündlichen Verhandlung vom 14. Juni 1982 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Klägerin werden das Urteil des Schiffahrtsgerichts Duisburg-Ruhrort vom 19. September 1980 und das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Köln vom 20. März 1981 aufgehoben.

Der Klageanspruch wird dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Die Sache wird zur Verhandlung und Entscheidung über den Betrag des Anspruchs an das Schiffahrtsgericht zurückverwiesen.

Die Entscheidung über die bisherigen Kosten des Rechtsstreits bleibt dem Schiffahrtsgericht vorbehalten.

Von Rechts wegen

- 3 -

Tatbestand:

Die Klägerin war Transportversicherer von drei Partien Salz (130,26 t Siedesalz; 82,80 t Nitrit-Pökelsalz; 465,75 t Salztabletten). Sie nimmt wegen des Verlusts dieser Güter den Beklagten als Eigner und Schiffsführer des MS "Belu" (57,06 m lang; 7,06 m breit; 265 kw; 674,505 t) auf Schadensersatz in Anspruch.

Die D [REDACTED] S [REDACTED] Werke GmbH, Solingen (nachfolgend: S [REDACTED]) hatten die Güter an die schwedische Firma A. B. H [REDACTED] & M [REDACTED] (nachfolgend: Käuferin) verkauft. Sie sollten über Rotterdam nach Stockholm befördert werden. Den Transport von der Ladestelle Ossenberg/Rhein der S [REDACTED] bis Rotterdam hat S [REDACTED] dem Befrachtungskontor Sch [REDACTED] GmbH & Co. KG, H [REDACTED] (nachfolgend: Hauptfrachtführer) übertragen. Dieser gab den Beförderungsauftrag an die C [REDACTED]-GmbH, D [REDACTED] (nachfolgend: 1. Unterfrachtführer), die ihrerseits den Transport der D [REDACTED] GmbH, D [REDACTED] (nachfolgend: 2. Unterfrachtführer) überließ. D [REDACTED] schaltete den Beklagten - als 3. Unterfrachtführer - zur Durchführung der Beförderung mit seinem MS "Belu" ein.

Das Schiff wurde am 26./27. April 1979 in Ossenberg an der linksrheinisch bei Strom-km 804,4 befindlichen Verladeanlage der S [REDACTED] beladen. Die in Säcken verpackten und palettierten Partien wurden in fünf Lagen übereinander gestapelt. Die beiden obersten Lagen kamen oberhalb der Oberkante des Tennebaums zu liegen. Danach



hat der Beklagte am 28. April 1979 die Reise bei ruhigem Wetter angetreten. Unmittelbar nach dem Ablegen wollte er MS "Belu" über Backbord zu Tal wenden. Als sich das Schiff in Querlage befand, krängte es plötzlich stark nach Steuerbord, kenterte und ging unter. Dadurch ging die Ladung verloren.

Die Klägerin hat den Ladungsschaden der Käuferin, die im Zeitpunkt des Untergangs des MS "Belu" - unbestritten - Eigentümerin der Güter war, ersetzt. Sie klagt aus abgetretenem Recht der Käuferin, der S [REDACTED], des Hauptfrachtführers sowie des 1. und 2. Unterfrachtführers. Sie hat behauptet, daß beim Beladen des MS "Belu" schwereres Ladegut in den oberen statt in den unteren Lagen gestapelt und außerdem das Schiff überladen worden sei. Ferner müsse sich unter der Strau des MS "Belu" Wasser befunden und wesentlich zum Kentern beigetragen haben. Die Klägerin hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 228.764 skr und 1.575 DM nebst Zinsen zu verurteilen, und zwar dinglich mit MS "Belu" sowie im Rahmen des § 114 BinnSchG persönlich haftend.

Der Beklagte hat bestritten, daß MS "Belu" überladen, die Ladung nicht ordnungsgemäß gestaut und Wasser unter der Strau vorhanden gewesen sei. Das Schiff sei wegen unzulänglicher Verpackung und Sicherung der Güter gekentert. Die in Plastiksäcken befindliche Partie Salztabletten (450 Paletten mit je 40 Säcken) sei nicht durch Leimstreifen gegen ein seitliches

Verrutschen der einzelnen Säcke gesichert gewesen. Ferner seien die Plastikummüllungen der Paletten regennaß gewesen, was deren Gleitfähigkeit erhöht und die Gefahr ihres Verrutschens verstärkt habe. Das alles gehe zu Lasten der S [REDACTED], deren Leute MS "Belu" beladen hätten.

Der Beklagte hat das - wiederhergestellte - MS "Belu" in Kenntnis der Klageforderung zu neuen Reisen ausgesandt.

Das Schiffsgerichtsgericht und das Schiffsgerichtsgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.

I. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts beruht das Kentern des MS "Belu" auf hoher Deckslast, dem etwas schwereren Ladegut in den oberen Lagen der Ladung sowie dem Verrutschen der zum Teil hiergegen nicht gesicherten Ladung infolge Krängens des Schiffes bei dem Wendemanöver, begünstigt durch die nassen oder zumindest feuchten Plastikhauben der Paletten. Jedoch kann nach seiner Ansicht die fehlerhafte Beladung des MS "Belu" keinen Schadensersatzanspruch aus § 58 Abs. 1 BinnSchG gegen den Beklagten begründen, weil die Absenderin der Ladung,

die S [REDACTED], das Schiff beladen habe und deshalb § 59 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG zu Gunsten des Beklagten eingreife. Zwar entbinde diese Vorschrift den Frachtführer nicht von der Verantwortung für die gehörige Stauung der Ladung im Hinblick auf die Fahrtüchtigkeit des Schiffes. Jedoch hafte er danach nicht "in Ansehung der Güter, deren Verladung und Ausladung von dem Absender oder Empfänger besorgt wird, für den Schaden, welcher aus der mit dem Verladen und Ausladen oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist". Im übrigen treffe den Beklagten kein Verschulden an dem Verlust der Güter. Wie dem Gutachten des Sachverständigen K [REDACTED] zu entnehmen sei, sei jedenfalls aus der Sicht des Beklagten die Beladung des MS "Belu" ordnungsgemäß vorgenommen worden.

II. Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis zuzustimmen, daß § 58 Abs. 1 BinnSchG den Klageanspruch nicht trägt.

Der Beklagte hat in keinen frachtvertraglichen Beziehungen zu S [REDACTED], dem Hauptfrachtführer und dem 1. Unterfrachtführer gestanden. Insoweit kommen Ansprüche aus § 58 Abs. 1 BinnSchG nicht in Betracht. Ein solcher Anspruch könnte allein dem 2. Unterfrachtführer, dem Vertragspartner des Beklagten, erwachsen sein. Indes hat die Klägerin nicht dargetan, was für ein Schaden dem 2. Unterfrachtführer durch den Verlust der Güter entstanden sein soll. Danach bedarf es keiner Prüfung der die Haftung des Frachtführers aus § 58 Abs. 1 BinnSchG einschränkenden Regelung des § 59 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG.

Insbesondere kann offen bleiben, ob sich ein Unterfrachtführer gegenüber seinem Absender auch dann mit Erfolg auf diese Vorschrift berufen kann, wenn nicht dieser, sondern der eigentliche Versender die Güter mangelhaft verladen hat. Ferner brauchte nicht erörtert zu werden, ob § 59 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG auch Schäden infolge mangelhafter, durch Staufehler verursachter Stabilität des Schiffes betrifft.

III. Entgegen der Ansicht der Klägerin stützt § 7 Abs. 2 BinnSchG den Klageanspruch nicht. Nach dieser Vorschrift haftet der Schiffer "den Ladungsbeteiligten (Absender und Empfänger)" für jeden Schaden, den er durch Vernachlässigung der Sorgfalt verursacht hat, die einem ordentlichen Schiffer bei allen Dienstverrichtungen, namentlich bei der Erfüllung der von ihm auszuführenden Verträge, obliegt. Hier scheidet eine Anwendung dieser Vorschrift deshalb aus, weil S. [REDACTED], der Hauptfrachtführer und der 1. Unterfrachtführer im Verhältnis zum Beklagten nicht Absender der in Verlust geratenen Güter gewesen sind, außerdem ein Schaden des 2. Unterfrachtführers nicht dargetan ist. Ferner läßt sich dem Sachverhalt nicht entnehmen, daß die Käuferin der drei Partien gegenüber dem Beklagten Empfängerin im Sinne des § 7 Abs. 2 BinnSchG war. Keiner Erörterung bedarf danach die Frage, ob oder inwieweit die Regelung des § 59 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG auf den Schiffsführer-Frachtführer im Rahmen einer Haftung nach § 7 Abs. 2 BinnSchG sinngemäß anzuwenden ist.

IV. Hingegen ist der Klageanspruch - jedenfalls dem Grunde nach - gemäß § 823 Abs. 1 BGB gerechtfertigt.

Es ist in der Rechtsprechung wie auch im Schrifttum seit langem anerkannt, daß der Frachtführer verpflichtet ist, fremdes Eigentum, das im Rahmen seiner Tätigkeit in seine Obhut gelangt ist, auch ohne vertragliche Beziehungen zu dem Eigentümer, sorgfältig zu behandeln (für den Frachtführer auf Binnengewässern vgl. Senatsurt. v. 7. Juli 1960 - II ZR 209/58, VersR 1960, 727, 730). Verstößt er schuldhaft gegen diese Pflicht und verletzt er dadurch das Eigentum des Dritten, so hat er dessen Schaden nach § 823 Abs. 1 BGB zu ersetzen.

Hier hat das Berufungsgericht festgestellt, daß MS "Belu" infolge hoher Deckslast, des etwas schwereren Ladeguts in den oberen Lagen der aufeinander gestapelten Paletten und des Verrutschens der Ladung durch Krängung des Fahrzeugs beim Wenden gekentert ist. Auch seien Teile der Ladung gegen ein Verrutschen nicht besonders gesichert gewesen. Das trifft insbesondere auf die beiden Lagen oberhalb der Oberkante des Tennebaums zu. Diese waren nach den Angaben des Beklagten im Verklarungsverfahren lediglich mit Plastik- und Segeltuchplanen abgedeckt. Hingegen waren sie gegen ein seitliches Verrutschen nicht gesichert, obwohl die Plastikummüllungen der einzelnen Paletten infolge zeitweiligen Regnens beim Beladen des MS "Belu" glatt und damit die aufeinander stehenden Paletten bei einer Krängung des Schiffes - was nach den Ausführungen des Berufungsgerichts "einen durchaus normalen Vorgang im Schiffsbetrieb darstellt" - besonders

leicht zur Seite verrutschen konnten. Schon diese Säumnis macht deutlich, daß den Beklagten, der nach seinen weiteren Angaben im Verklarungsverfahren die Beladung des Schiffes überwacht und den Platz für das Hinsetzen der einzelnen Paletten jeweils bestimmt hat, ein Verschulden an dem Kentern der MS "Belu" und damit an dem Verlust der im Eigentum der Käuferin stehenden drei Partien Salz trifft. Außerdem ist von einem Schiffsführer auf Grund seiner Verantwortlichkeit für die Stabilität seines Fahrzeugs zu verlangen, daß er diese vor Antritt einer Reise mit hoher Decksladung besonders sorgfältig prüft, da eine solche die Stabilität eines Schiffes erfahrungsgemäß leicht gefährden kann. Auch das ist hier seitens des Beklagten nicht geschehen. Insoweit entlastet ihn nicht, daß die Gewichtsunterschiede der einzelnen Paletten weder aus den Ladepapieren noch, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, äußerlich erkennbar waren. Deshalb mag ihn daran, daß sich das schwerere Ladegut oben im Schiff befunden hat, kein Verschulden treffen. Indessen entschuldigt das nicht, daß er es trotz der hohen Deckslast unterlassen hat, sich - gegebenenfalls unter Einholung sachkundigen Rats - um die Stabilitätsfrage näher zu kümmern.

Demnach hat der Beklagte den der Eigentümerin der Ladung, der Fa. A. B. H. [REDACTED] & M. [REDACTED], durch deren Verlust entstandenen Schaden zu ersetzen. Auch kommt

es im Verhältnis zu ihr nicht auf die Frage an, ob die Versenderin S [REDACTED] ein Mitverschulden an der fehlerhaften Beladung des MS "Belu" trifft.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Die Richter am Bundesgerichtshof Bundschuh und Brandes können wegen Urlaubs nicht unterschreiben.

Stempel