

43

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

2122 018

BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1898, RGBL 868, § 45

Über die Pflichten des Absenders, das zu verladende Gut darauf zu untersuchen, ob aus seiner Beschaffenheit Schäden für das Schiff entstehen können, und dem Frachtführer hierüber Mitteilung zu machen.

OLG Düsseldorf
BGH Urt. v. 5. Mai 1960 - II ZR 174/58 - LG Duisburg

Verkündet
am 5. Mai 1960

■, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma I ■ AG, vertreten durch ihren Vorstand,
D ■, S ■ Str. ■,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

gegen

den Abteilungsleiter L. B ■, D ■-M ■
Bürgermeister-P ■-Straße ■,

Kläger und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. ■ -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 5. Mai 1960 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Fischer, Dr. Nörr, Liesecke
und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil
des 7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düssel-
dorf vom 2. Juli 1958 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Schiffer Heinrich H. [REDACTED], Eigentümer des Kahn "U. [REDACTED]", hat unter Vermittlung des Schiffer-Betriebsverbandes Jus et Justitia in Duisburg-Ruhrort am 16. November 1954 mit der Beklagten einen Frachtvertrag (Deutsche Rheincharter) abgeschlossen. Eine Ladung Kiesabbrände sollte von Ürdingen nach Duisburg zur Kupferhütte gebracht werden. Der Kahn wurde bei der Firma B. [REDACTED] in Ü. [REDACTED] in der Zeit vom 18. bis 20. November 1954 beladen. Er wurde zur Kupferhütte geschleppt und bis zum 25. November 1954 gelöscht. Anschließend wurde mit ihm eine Ladung Feinkohle von Homberg nach Schwelgern verbracht. Bei der Kontrolle des Schiffsbodens am 2. Dezember 1954 wurde festgestellt, daß dieser an mehreren Stellen angefressen war. H. [REDACTED] hat seine ihm aus dem Frachtvertrag zustehenden Schadensersatzansprüche, die er mit 13 719,50 DM beziffert, an den Kläger abgetreten, der sie klageweise geltend macht.

Der Kläger hat vorgetragen, aus den Kiesabbränden habe sich durch Oxydation und übermäßige Feuchtigkeit Schwefelsäure entwickelt; diese habe auf die Metallteile des Bodens lösend und angreifend gewirkt. Die Kiesabbrände seien nicht handelsüblich beschaffen gewesen. Nach den Regeln des Anscheinsbeweises müsse als erwiesen angesehen werden, daß die Schäden durch die Abbrände verursacht worden seien. An den Kähnen anderer Schiffe seien ebenfalls durch die Abbrände Schäden an den Schiffsböden entstanden. Der Kläger bestreitet, daß durch andere Ladungen oder durch nicht regelmäßiges und nicht ordnungsgemäßes Lenzen des Bilgewassers der Schaden entstanden sei.



Der Kläger hat ausgeführt, die Beklagte hafte gemäß den Bedingungen des Rheinkonnossements nach "Gefährdungsgrundsätzen", aber auch wegen Verschuldens. Die Beklagte habe H. [REDACTED] von der gefährlichen Beschaffenheit der Ladung in Kenntnis setzen müssen. Ein Verschulden der Firma B. [REDACTED] müsse sie sich als das ihres Erfüllungsgehilfen anrechnen lassen (§ 278 BGB).

Die Beklagte hat bestritten, daß die Bedingungen des Rheinkonnossements dem Frachtvertrag zugrunde gelegt worden seien. Diese gälten auch nicht kraft Handelsbrauch. Sie hat behauptet, die Kiesabbrände seien handelsüblich beschaffen gewesen. Abbrände der vorliegenden Art würden seit vielen Jahren zu hunderttausenden von Tonnen jährlich verfrachtet, ihre Eigenschaften seien jedem, der mit ihrer Verschiffung zu tun habe, bekannt. Sie hat weiter bestritten, daß die Schäden durch die Abbrände entstanden seien, und vorgebracht diese seien durch Purpurerze, Salze usw., die vorher geladen gewesen seien, herbeigeführt worden; der Schiffsboden sei auch nicht ausreichend konserviert gewesen, das Bilgewasser sei nicht häufig genug und ordnungsgemäß gelenzt worden. Im übrigen hafte sie nicht für ein Verschulden der Firma B. [REDACTED]. In ihrem Vertrag mit dieser Firma sei die Gefährdungshaftung nicht vereinbart worden.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen.

In der Berufungsinstanz hat der Kläger den Hilfsantrag gestellt, die Beklagte zu verurteilen, die ihr aus dem Schaden H. [REDACTED] gegen die Firma B. [REDACTED] zustehenden Schadensersatzansprüche an ihn abzutreten.

Das Berufungsgericht hat den Hauptklageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt.

Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Klageabweisung. Der Kläger bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht stellt fest, daß die in dem Kahn "U [REDACTED]" verladene Kiesabbrände die Beschädigungen an dem Schiffsboden hervorgerufen haben. Aus dem Tropfwasser der feuchten Kiesabbrände habe sich, wie das Berufungsgericht im Anschluß an die Gutachten der Sachverständigen Dr. Schaarwächter und Großmann ausführt, durch Oxydation freie Schwefelsäure gebildet und lösend auf den Metallgehalt der Abbrände und auf die Metallplatten des Schiffsbodens gewirkt, wie sich aus dem hohen Kupfergehalt des Wassers ergebe. Damit stimme auch die Aussage des Zeugen Dr. Rehbein (Angestellter der Firma B [REDACTED]) überein, der bei einer Besichtigung des Schiffes auf dem Boden grünliches Wasser festgestellt habe. Den von der Beklagten überreichten abweichenden Gutachten des Sachverständigen Dr. Antweiler ist das Berufungsgericht nicht gefolgt, da diesem Gutachter keine Wasserprobe aus dem Kahn zur Verfügung gestanden habe und diese Gutachten daher mehr zu rein abstrakten Folgerungen kämen, ohne für den Streitfall eine bestimmte Beurteilung abzugeben. Die Schwefelsäure habe zwar nur dort Schäden verursacht, wo der Schiffsboden ungeschützte Stellen aufgewiesen habe. Damit werde aber der Kausalzusammenhang nicht aufgehoben. Die Beweisaufnahme habe ergeben, daß der Schiffsboden ausreichend imprägniert gewesen sei. Noch im Juli 1954

sei das Schiff entrostet, gereinigt und geölt worden. Es sei weder erwiesen, daß der Schaden durch eine frühere Ladung Purpurerze und Salze noch durch ungenügendes Lenzen des Bilgewassers verursacht worden sei. Bis zum 18. November 1954 sei die Bilge unbeschädigt gewesen.

Die von der Revision gegen diese Feststellungen erhobenen Verfahrensrügen sind unbegründet.

Die Revision beanstandet, daß der gerichtliche Sachverständige Dr. Schaarwächter nicht vernommen worden ist. Im Schriftsatz vom 9. Juni 1958 S. 5 und 6 hat die Beklagte die von ihr behauptete mangelhafte Imprägnierung und das ungenügende Lenzen des Bilgewassers unter Beweis gestellt "durch ergänzende Gutachten sowohl des Professors Dr. Antweiler ... wie des Dr. Schaarwächter ... , die zweckmäßig in gemeinsamer Erörterung und Verhandlung vor dem Senat abgegeben werden mögen." Diese Ausführungen enthalten keinen bestimmten Antrag auf Vernehmung des gerichtlichen Sachverständigen, sondern lediglich eine Anregung, durch die in das Ermessen des Gerichts gestellt wurde, die beiden Gutachter einander gegenüberzustellen. Das Berufungsgericht hat das Gesetz nicht verletzt, wenn es dieser Anregung nicht folgte.

Die Rüge der Revision, das Berufungsgericht habe bei dem Streit darüber, ob das Bilgewasser genügend gelenzt worden sei, die Beweislast verkannt und versäumt, ein Sachverständigengutachten herbeizuführen, erledigt sich dadurch, daß im angefochtenen Urteil festgestellt ist, daß bis zum 18. November 1954 die Bilge unbeschädigt gewesen sei. Auf ein früheres mangelhaftes Lenzen kann daher der Schaden nicht

zurückzuführen sein. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts wurde das Gut am 25. November 1954 gelöscht, die Beschädigungen des Schiffsbodens wurden am 2. Dezember 1954 festgestellt. Diese sehr stark erhöhte Geschwindigkeit der Korrosion (Lochfraßbildung) kann nach dem Gutachten des Dr. Schaarwächter nur auf das Tropfwasser der Kiesabbrände zurückgeführt werden, das sich mit dem normalen Bilgewasser vermischt haben mag.

Da die Bilge am 18. November 1954 noch unbeschädigt war, können die Beschädigungen auch nicht auf eine frühere Ladung von Purpurerzen und Salzen zurückgeführt werden. Auch hier kommt es daher auf die Frage der Beweislast nicht an.

Die ausreichende Imprägnierung des Schiffsbodens hat das Berufungsgericht auf Grund der Bekundungen der Zeugen und Sachverständigen und insbesondere der Reparatur- und Materialrechnungen der Firmen G. [REDACTED] und W. [REDACTED] vom 22./24. Juli 1954 rechtlich einwandfrei festgestellt.

Die Revision hat nicht recht, wenn sie meint, der Kausalzusammenhang sei aufgehoben, weil der Schiffsboden ungeschützte Stellen aufgewiesen habe. Das Berufungsgericht läßt unentschieden, ob solche Stellen bereits vorher vorhanden waren oder erst durch die Säure hervorgerufen wurden. Es kommt hierauf auch nicht an. Auch wenn bereits früher ungeschützte Stellen vorhanden gewesen sein sollten, so hat doch nach dem Gutachten des Sachverständigen Dr. Schaarwächter gerade die von den Kiesabbränden herrührende, im Bilgeraum des KAHNES befindliche grüngefärbte saure Lösung die Lochfraßbildung herbeigeführt und die Geschwindigkeit der Korro-

sion sehr stark erhöht. Damit steht der ursächliche Zusammenhang fest, ohne daß es von Bedeutung wäre, ob im Laufe der Zeit auch durch gewöhnliches Bilgewasser allmählich eine Korrosion eingetreten wäre.

Die Revision beanstandet, das Berufungsgericht habe übersehen, daß nach der Behauptung der Beklagten die verladenen Kiesabbrände handelsüblich gewesen seien, wofür sie die Zeugen Dr. R. [REDACTED] und T. [REDACTED] benannt habe. Dr. R. [REDACTED] wurde vernommen, mit seiner Aussage hat sich das Berufungsgericht auseinandergesetzt. Der Zeuge hat den Feuchtigkeitsgehalt mit 14,97 % angegeben und als normal bezeichnet. Das Berufungsgericht hätte seine Überzeugung von der Erheblichkeit des Feuchtigkeitsgehaltes noch zusätzlich damit begründen können, daß nach der Bekundung dieses Zeugen der von ihm mitgeteilte Wassergehalt aus Proben stammte, die die Kupferhütte in Duisburg entnommen hat. Zwischen dem Verladen der Abbrände und der Probeentnahme bei der Kupferhütte liegen aber mehrere Tage und das Berufungsgericht hat gerade festgestellt, daß die grünliche Färbung des Bilgewassers von dem Tropfwasser der Abbrände stammt. Das verladene Gut mußte also einen erheblich höheren Wassergehalt gehabt haben als die von der Kupferhütte entnommenen Proben. Aus diesen Gründen brauchte das Berufungsgericht auch den Zeugen Thier, Betriebsleiter der Kupferhütte, nicht zu vernehmen, da die Beklagte selbst nicht behauptet hat, daß dieser Zeuge etwas Sachdienliches über den Feuchtigkeitsgehalt des Gutes bei der Verladung hätte bekunden können. Das Berufungsgericht konnte auf Grund der Beweisaufnahme zu der Überzeugung kommen, daß das verladene Gut besonders naß gewesen ist. Der Anhörung eines Sachverständigen bedurfte es dazu nicht.

Daß Kiesabbrände in großen Mengen ständig mit Kähnen befördert werden, besagt nichts. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, kann die Beschaffenheit der Abbrände von Fall zu Fall durchaus verschieden sein, da sie insbesondere von dem jeweiligen Feuchtigkeitsgrad, von der Korngröße und der chemischen Konstitution abhängt. Gerade aus dem Verladungszustand kann sich die Gefährlichkeit des Gutes ergeben (RGZ 170, 233, 243).

II. Das Berufungsgericht hält die Beklagte wegen schuldhafter Vertragsverletzung für verantwortlich. Sie sei, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, verpflichtet gewesen, dafür zu sorgen, daß durch die Ladung kein Schaden an dem Schiff habe entstehen können. Da es sich um eine besonders gefährliche Fracht gehandelt habe, habe sie dem Schiffseigentümer oder dem Schiffsführer davon Mitteilung machen müssen. Die Beklagte müsse sich das Verschulden der Firma B., die ihre Erfüllungsgehilfin gewesen sei, anrechnen lassen. Die Behauptung der Beklagten, der Schiffseigner habe die gefährlichen Eigenschaften des Frachtgutes gekannt, hält das Berufungsgericht nicht für erwiesen.

Der Absender darf kein Gut verladen lassen, das dem Schiff Schaden bringt. Zutreffend geht das Berufungsgericht davon aus, daß der Absender verpflichtet ist, dem Schiffseigner oder Schiffsführer Mitteilung zu machen, wenn die Beschaffenheit des zu verladenden Gutes dem Schiff gefährlich werden kann und der Absender dies weiß oder wissen muß. Das Reichsgericht hat bereits in RGZ 93, 163, 165 entschieden, daß der schuldhaft unrichtigen Angabe des Absenders

(§ 45 BSchG) das Unterlassen jeglicher Angabe gleichsteht, wenn der Absender den schädigenden oder gefährlichen Charakter der Frachtgüter kennt. Dem Kennen ist das Kennenmüssen gleichzustellen, da § 45 jedes Verschulden, also auch das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt (§ 276 BGB) genügen läßt.

Daß die Beförderung von Kiesabbränden im allgemeinen ohne Schäden für das Schiff vor sich geht, verkennt auch das Berufungsgericht nicht. Es hält aber ohne Rechtsirrtum im Einzelfall eine Prüfung für erforderlich, ob das Gut insbesondere im Hinblick auf seinen Feuchtigkeitsgehalt und seine chemische Zusammensetzung den Metallteilen des Schiffes gefährlich werden kann. Eine solche Prüfung setzt Sachkenntnisse voraus, über die die Firma B■■■■, die das Gut verladen ließ, verfügte. Es kann dem Berufungsgericht nicht aus Rechtsgründen entgegengetreten werden, wenn es in dem Unterlassen einer solchen Prüfung und einer entsprechenden Mitteilung an den Frachtführer ein Verschulden der Firma B■■■■ sieht, die die im Verkehr erforderliche Sorgfalt außer acht ließ.

Das Berufungsgericht hat auch recht, wenn es die Firma Bayer als Erfüllungsgehilfin der Beklagten (§ 278 BGB) ansieht. Die Prüfungs- und Mitteilungspflicht ist eine dem Absender obliegende, aus dem Frachtvertrag entspringende Schuldnerverpflichtung, die dem Schutz des Frachtführers dient. Unerheblich ist, ob die Beklagte in Duisburg in eigener Person diese Verpflichtung erfüllen konnte (RGZ 160, 310, 314). Mit ihrem Willen (BGHZ 13, 111; vgl. RGZ 66, 402, 405 f) hat die Firma B■■■■ die Verladung des Gutes und damit auch die Prüfungs- und Mitteilungspflicht übernommen. Ihr Verschulden bei der Vertragserfüllung hat sich

die Beklagte anrechnen zu lassen, ohne daß es darauf ankommt, in welchen Rechtsbeziehungen sie zu der Firma Bayer stand.

Die Revision irrt, wenn sie meint, der Schiffseigner habe mit der schädlichen Einwirkung der Ladung auf das Schiff rechnen müssen. Gerade weil im allgemeinen Kiesabbrände ohne Schaden für das Schiff befördert werden, brauchten der Schiffseigner und Schiffsführer mit solchen Schäden nicht zu rechnen. Ob im Einzelfall die Beförderung von Kiesabbränden dem Schiff gefährlich werden kann, ist, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, eine schwer zu beurteilende Frage. Sie kann nur von einem Fachkundigen beurteilt werden. Eine solche Fachkenntnis kann von dem Schiffseigner oder dem Schiffsführer nicht verlangt werden (vgl. RGZ 141, 315, 317). Da der Schiffsführer mit dem schädlichen Tropfwasser nicht zu rechnen brauchte, kann es ihm auch nicht zum Verschulden angerechnet werden, daß er nicht sofort nach der Löschung der Kiesabbrände am 25. November 1954 das Bilgewater auf schädliche Beimischungen untersuchte. Es kann deshalb dahinstehen, ob nicht der Schaden bereits an diesem Tage eingetreten war. Ein Mitverschulden des Rechtsvorgängers des Klägers oder des Schiffsführers kommt daher nicht in Frage.

III. Da ein von der Beklagten zu vertretendes Verschulden in Verletzung des Frachtvertrages den Schaden herbeigeführt hat, erübrigt sich die Prüfung der vom Berufungsgericht bejahten Frage, ob zwischen den Parteien eine Haftung für den Schaden ohne Rücksicht auf ein Verschulden

der Beklagten vereinbart wurde.

Die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels waren der
Beklagten aufzuerlegen (ZPO § 97).

Dr.Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr Liesecke Hill