

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BinnSchG §§ 58, 79; FGG §§ 150, 156

- a) Zur Frage, ob der Versicherer von Schiff oder Ladung Beteiligter der großen Haverei und des Dispatchverfahrens sein kann.
- b) Sind Schiff und Ladung in eine gemeinsame Gefahr geraten, weil das erstere die Reise fahruntüchtig angetreten hat und deshalb gesunken ist, so ist es Sache des - eine Havereivergütung verlangenden - Schiffseigners zu beweisen, daß ihn oder die Besatzung an der anfänglichen Fahruntüchtigkeit des Schiffes kein Verschulden trifft.

BGH, Urt. v. 9. Dezember 1976 - II ZR 205/74 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 205/74

URTEIL

Verkündet am

9. Dezember 1976
Kaufmann,
Justizsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Württembergischen und Badischen Versicherungs-Aktien-
gesellschaft, Postfach [REDACTED], H[REDACTED], vertreten durch
die Vorstandsmitglieder Dr. Gerhard v. J[REDACTED] und
Walter C[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] [REDACTED] -

gegen

die Ro[REDACTED] GmbH, Be[REDACTED] Allee [REDACTED], D[REDACTED],
vertreten durch die Geschäftsführer Bergassessor a. D.
Dr. Karl K[REDACTED] und Hans Heinz P[REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1976
durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
4. Zivilsenats des Oberlandesgerichts
Düsseldorf vom 19. November 1974 wird
auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

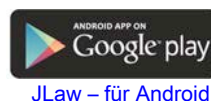
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Eigentümerin einer Ladung von
885 t Erz. Diese sollte Ende 1967 mit MS "M■■■■", das
die Beklagte gegen die Gefahren der Schifffahrt versichert
hatte, von R■■■■ nach Do■■■■ befördert werden. Das
Schiff trat die Reise am 29. Dezember 1967 an. Gegen
16.20 Uhr bemerkte der Schiffsführer, daß in das Vor-
schiff Wasser eindrang und dieses absackte. Wenig später
sank das Fahrzeug bei W■■■-km ■■■. Anfang 1968 wurde
MS "M■■■■" (als Wrack) gehoben, außerdem der größte
Teil der Ladung geborgen. Die Kosten hierfür beliefen
sich auf 91.020 DM. Nach der von dem Dispacheur We■■■■
aufgemachten Dispathe vom 22. Juli 1971 haben hiervon
das Schiff 50.686,29 DM und die Ladung 40.333,71 DM
zu tragen.



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



Die Klägerin weigert sich, zu den Kosten für die Bergung von Schiff und Ladung den Betrag von 40.333,71 DM beizutragen. Sie hat deshalb in der - von der Beklagten beantragten - Verhandlung vor dem Amtsgericht Duisburg-Ruhrort über die Dispache Widerspruch gegen diese erhoben. Nunmehr verfolgt sie den Widerspruch mit der vorliegenden Klage. Sie hat beantragt, "dem im Dispache-Verfahren vor dem Amtsgericht Duisburg-Ruhrort erhobenen Widerspruch stattzugeben". Diesen Antrag hat sie in erster Linie damit begründet, daß der Eigner oder der Schiffsführer des MS "M[REDACTED]" das Sinken des Schiffes verschuldet hätten. Dieses habe, wie bereits nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises anzunehmen sei, die Reise in fahruntüchtigem Zustand angetreten.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt. Sie hat in Abrede gestellt, daß MS "M[REDACTED]" bei Reisebeginn fahruntüchtig gewesen sei. Auch greife insoweit zu Gunsten der Klägerin kein Anscheinsbeweis ein. Überdies sei das Schiff regelmäßig untersucht und ständig fachmännisch gewartet worden. Zumindest deshalb fehle es auch an einem Verschulden des Eigners oder des Schiffsführers an dem Sinken des MS "M[REDACTED]". Zudem seien beide von der Haftung für ein etwaiges schuldhaftes Verhalten durch die Konnossementbedingungen freigezeichnet.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat den Widerspruch der Klägerin für begründet erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

1. Nach § 156 Abs. 1 Satz 1 FGG hat der Widersprechende den Widerspruch, soweit er sich nicht in der Verhandlung über die Dispache erledigt hat (§ 155 Abs. 3 FGG), gegen diejenigen an dem Verfahren Beteiligten zu verfolgen, deren Rechte durch den Widerspruch betroffen werden. Als eine solche Beteiligte ist die Beklagte anzusehen. Zwar ist der Versicherer des Schiffes oder der Ladung grundsätzlich nicht an der großen Haverei beteiligt (Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. § 79 BSchG Anm. 3 und § 87 BSchG Anm. 2; Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt S. 335; Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. 2. Bd. § 702 Anm. 6) und kann deshalb grundsätzlich auch nicht Beteiligter des Dispacheverfahrens sein (Keidel/Winkler, FGG 10. Aufl. § 150 Rdnr. 6 und § 153 Rdnr. 5; Jansen, FGG 2. Aufl. § 150 Rdnr. 2; Schlegelberger, FGG 6. Aufl. § 150 Rdnr. 2; Schaps/Abraham a.a.O. Anhang zu § 729 Anm. 1 zu § 153 FGG). Jedoch ist es möglich, daß er im Wege der Rechtsnachfolge die Stellung eines Beteiligten an der großen Haverei ganz oder teilweise erlangt. Letzteres tritt ein, wenn ein Beteiligter seine Vergütungsansprüche an seinen Versicherer abtritt oder die Ansprüche auf diesen nach § 67 Abs. 1 Satz 1 VVG übergehen (vgl. Prölss/Martin, VVG 20. Aufl. § 67 Anm. 2). Das ist hier anzunehmen. Nach dem angefochtenen Urteil hat die Beklagte als Versicherer des MS "M[REDACTED]" die Bergungskosten bezahlt; auch hat die

Klägerin weder im Dispacheverfahren noch während des Rechtsstreits in Zweifel gezogen, daß die Beklagte berechtigt ist, etwaige Vergütungsansprüche des Schiffseigners gegen sie als Ladungseigentümerin im eigenen Namen und für sich selbst geltend zu machen.

2. Es kann offen bleiben, ob vorliegend, was die Klägerin allerdings erst unmittelbar vor der Berufungsverhandlung bezweifelt hat, überhaupt ein Fall der großen Haverei im Sinne von § 78 Abs. 1, § 82 Nr. 3 Abs. 3 BinnSchG gegeben ist. Auch wenn man davon zu Gunsten der Beklagten ausgeht, ist der Widerspruch der Klägerin gegen die Dispache - und damit die Klage - begründet. Denn, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, trifft den Eigner des MS "M[REDACTED]" ein Verschulden an dem Sinken des Schiffes, so daß die Bestimmung des § 79 Abs. 2 BinnSchG zur Anwendung kommt, wonach der Beteiligte, der die gemeinsame Gefahr von Schiff und Ladung verschuldet hat, wegen der ihm entstandenen Schäden und Kosten keine Havereivergütung verlangen kann (vgl. auch Vortisch/Zschucke a.a.O. § 79 BSchG Anm. 5).

a) Zunächst ist es zutreffend, daß sich die Beklagte ein Verschulden des Eigners von MS "M[REDACTED]" (wie auch der Besatzung - vgl. § 79 Abs. 3 BinnSchG) an dem Sinken des Schiffes nach §§ 404, 412 BGB entgegenhalten lassen muß, da sie, soweit es um dessen Vergütungsanspruch gegen die Klägerin geht, dessen Rechtsnachfolger ist (vgl. oben unter 1.).

b) Weiter ist dem Berufungsgericht beizutreten, soweit es meint, es spreche ein Anscheinsbeweis dafür, daß MS "M[REDACTED]" bei Antritt der Reise infolge eines Mangels in der Beschaffenheit des Schiffes fahruntüchtig gewesen und deshalb gesunken sei. Die gegenteilige Ansicht der Revision berücksichtigt nicht genügend, daß MS "M[REDACTED]" noch am Tage des Reisebeginns ohne jeden äußeren Anlaß in einer normalen Fahrsituation untergegangen und dieser Vorfall auch nicht durch eine fehlerhafte Beladung - die übrigens ebenfalls die Fahruntüchtigkeit eines Schiffes bewirken kann - verursacht worden ist. Wenn aber ein Schiff unter solchen Umständen sinkt, so entspricht es der Lebenserfahrung, daß es wegen eines Mangels in seiner Beschaffenheit nicht in der Lage war, die gewöhnlichen Gefahren der Reise zu bestehen.

c) Diesen Anscheinsbeweis hat die Beklagte, wie das Berufungsgericht zutreffend dargelegt hat, nicht erschüttert. Sie hat keine Tatsachen behauptet, die die Möglichkeit einer anderen Ursache für das Sinken des MS "M[REDACTED]" als einen Mangel in der Beschaffenheit des Schiffes aufzeigen. Daß MS "M[REDACTED]" das Fahrtzeichen I des Binnenschifffahrtsbüros Hamburg besaß, letztmals vor dem Unfall am 4. Oktober 1967 (auf dem Wasser) untersucht worden ist, danach bis zu seinem Untergang keine Havarie oder Kollision hatte und seit der letzten Landuntersuchung anläßlich einer Überholung des Motors im Jahre 1966 zahlreiche Fahrten ohne Schwierigkeiten durchgeführt hat, genügt nicht, um die Möglichkeit einer anderen Schadensursache darzutun. Diesen Umständen kann nur entnommen werden, daß das im Jahre 1910 erbaute

und 1950 motorisierte Fahrzeug (vgl. Ziff. III a der Dispache vom 22. Juli 1971) im Zeitpunkt der jeweiligen Untersuchungen und während der vorangegangenen Reisen fahrtüchtig gewesen sein mag. Hingegen besagen sie nichts zur Fahrtüchtigkeit des Schiffes auf der Unfallreise.

d) Das Berufungsgericht hat ein Verschulden des Eigners des MS "M[REDACTED]" an dem Sinken des Schiffes angenommen, weil die Beklagte nicht bewiesen habe, daß diesen, ihren Rechtsvorgänger, kein Verschulden an der Fahruntüchtigkeit des Schiffes treffe. Dabei hat es nicht übersehen, daß die Klägerin nach allgemeinen Grundsätzen gehalten wäre, ein schuldhaftes Verhalten des Eigners (oder der Besatzung) des MS "M[REDACTED]" darzutun und gegebenenfalls zu beweisen, da sie sich auf die Vorschrift des § 79 Abs. 2 BinnSchG zur Begründung ihres Widerspruchs gegen die Dispache beruft. Es meint jedoch, diese Grundsätze seien hier nicht anzuwenden, weil im Rahmen des § 79 Abs. 2 BinnSchG auch die Regelung des § 58 Abs. 1 BinnSchG gelte, wonach der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. Letzteres ist zutreffend (vgl. Prüssmann, Seehandelsrecht § 702 Anm. F 2 a; Schaps/Abraham a.a.O. § 702 Anm. 7; Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht § 702 Rdnr. 4; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 382; a. M. allerdings Vortisch/Zschucke a.a.O. § 79 BSchG Anm. 4). Jedoch kommt die Beweislast-

regelung des § 58 Abs. 1 BinnSchG hier nicht zum Zuge, weil sie den Schiffseigner nur in seiner Stellung als Frachtführer betrifft. Das war aber, was das Berufungsgericht nicht berücksichtigt hat, der Rechtsvorgänger der Beklagten nicht. Diese hat unwidersprochen vorgetragen, daß Frachtführer die Westfälische Transport-Aktien-Gesellschaft (WTAG) gewesen sei (vgl. außerdem das Konnossement vom 29. Dezember 1967 und die dem Frachtvertrag zugrundeliegenden Verlade- und Transportbedingungen der WTAG). Auch läßt sich dem Vorbringen der Parteien nicht entnehmen, daß der Rechtsvorgänger der Beklagten in den Frachtvertrag zwischen der Klägerin und der WTAG gemäß §§ 26 BinnSchG, 432 Abs. 2 HGB eingetreten ist.

Dennoch ist dem Berufungsgericht im Ergebnis dahin beizutreten, daß die Beklagte das Nichtverschulden des Eigners (oder der Besatzung) des MS "M[REDACTED]" an dem Sinken des Schiffes zu beweisen und diesen Beweis nicht erbracht hat.

aa) Es ist in der Rechtsprechung seit langem anerkannt, bei einzelnen vertraglichen, vorvertraglichen oder deliktischen Rechtsbeziehungen eine Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen vorzunehmen (BGHZ 27, 236, 238; 51, 91, 103 ff.). Dem liegt der Gedanke zugrunde, daß in den Fällen, in denen die Schadensursache aus dem Herrschafts- oder Organisationsbereich des Beklagten stammt, es dem geschädigten Kläger vielfach nur schwer oder überhaupt nicht möglich ist, ein Verschulden des Beklagten nachzuweisen, wogegen es für den letzteren

regelmäßig leicht ist, seinen Herrschafts- oder Organisationsbereich zu überschauen, er somit "näher daran" ist, den Sachverhalt aufzuklären und die Folgen einer nicht vollständigen Aufklärung zu tragen (vgl. Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts 11. Aufl. I. Bd. S. 303, 304). Von dieser besonderen Lage wird auch das Verhältnis zwischen dem Schiffseigner und dem Ladungseigentümer bestimmt, wenn das Schiff mit der Ladung infolge eines Mangels in der Beschaffenheit des Fahrzeugs gesunken ist. Hier liegt für den Ladungseigentümer oftmals ein "Beweisnotstand" vor, soweit es um die Frage eines Verschuldens des Schiffseigners oder der Besatzung geht, wogegen dieser auf Grund seiner Herrschafts- und Organisationsgewalt über das Schiff die Verschuldensfrage in aller Regel klären kann, und sofern ihm das einmal nicht möglich ist, jedenfalls "näher daran" ist, die Folgen der Nichtaufklärbarkeit zu tragen. In solchen Fällen ist es daher Sache des beklagten Schiffseigners, seine Schuldlosigkeit und die der Besatzung zu beweisen. Er wird damit entsprechend dem Frachtführer behandelt, der, wie bereits erwähnt, nach § 58 Abs. 1 BinnSchG im Verhältnis zu dem Absender und, soweit die Rechte aus dem Frachtvertrag auf den Empfänger oder einen Dritten übergegangen sind (vgl. Vortisch/Zschucke a.a.O. § 58 BSchG Anm. 4 a), zu diesem sein Nichtverschulden beweisen muß. Diese Regelung (vgl. auch § 559 Abs. 2, § 606 Satz 2 HGB) zeigt, daß der Gesetzgeber die dort bestehende gleiche Interessenlage in der gleichen Weise gelöst hat.

bb) Nun meint allerdings die Revision, im Streitfall stehe der Inhalt der Verlade- und Transportbedingungen der Frachtführerin der Annahme entgegen, daß die Beklagte die Schuldlosigkeit ihres Rechtsvorgängers (oder der Besatzung des MS "M[REDACTED]") an dem Sinken des Schiffes zu beweisen habe. Das ist nicht richtig. Abgesehen davon, daß die genannten Bedingungen keine klare und eindeutige Regelung dahin enthalten, daß die Ladungsinteressenten stets das Verschulden des Schiffseigners oder der Besatzung zu beweisen haben, wäre es nach Ansicht des Senats rechtlich nicht zulässig, ihnen in den allgemeinen Geschäftsbedingungen des Frachtführers die Beweislast dafür aufzubürden, daß der Schiffseigner oder die Besatzung an der anfänglichen Fahruntüchtigkeit des Schiffes ein Verschulden trifft, weil es sich bei den zu beweisenden Tatsachen um Vorgänge handelt, die sich im Verantwortungsbereich des Transportunternehmers abspielen, in dessen Obhut das Beförderungsgut steht (BGH, Urt. v. 13.3.69 - II ZR 58/67, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 30 = VersR 1969, 511, 513).

cc) Das Berufungsgericht hat ohne Verfahrensverstoß angenommen, daß die Beklagte die Schuldlosigkeit ihres Rechtsvorgängers oder der Besatzung des MS "M[REDACTED]" nicht bewiesen hat. Soweit die Revision demgegenüber auf die verschiedenen früheren Untersuchungen dieses Schiffes und die zahlreichen, von ihm einwandfrei durchgeführten Reisen verweist (vgl. oben Ziff. 2 c), genügt das nicht, um jedwedes Verschulden des Rechtsvorgängers der Beklagten oder der Besatzung an dem Untergang des MS "M[REDACTED]" auszuschließen. Hierfür wäre erforderlich gewesen darzutun, was für ein Mangel in der Beschaffenheit des MS "M[REDACTED]"

das Sinken bewirkt hat und daß dieser Mangel trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffseigners oder -führers nicht zu entdecken war. Daran fehlt es aber.

3. Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Fleck Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe