

5

# BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 211/82

URTEIL

Verkündet am  
11. Juli 1983  
Spengler,  
Justizangestellte

in dem Rechtsstreit

als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

1. .

2.

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED], Dr. [REDACTED]  
und [REDACTED] -

gegen

die Firma Gustav Z [REDACTED],  
Ma [REDACTED], H [REDACTED],  
vertreten durch die Inhaber Karl W [REDACTED] und Günther N [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und  
Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 4. Juli 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Brandes für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Beklagten wird  
- unter teilweiser Zurückweisung des Rechtsmittels der Beklagten zu 1 - das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Hamburg vom 28. Oktober 1982 teilweise aufgehoben.

Auf die Berufung der Klägerin wird - unter Zurückweisung des Rechtsmittels im übrigen - das Urteil des Schiffahrtsgerichts Hamburg vom 28. Januar 1982 teilweise geändert und wie folgt gefaßt:

Die Beklagte zu 1 wird verurteilt, an die Klägerin 30.240 DM nebst 5 % Zinsen seit 2. Dezember 1979 zu zahlen. Die weitergehende Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt je 8/10 der Gerichtskosten und der eigenen außergerichtlichen Kosten, 3/5 der außergerichtlichen Kosten der Beklagten zu 1 sowie die außergerichtlichen Kosten des Beklagten zu 2. Im übrigen fallen die Kosten des Rechtsstreits der Beklagten zu 1 zur Last.

Von Rechts wegen

### Tatbestand:

Die Klägerin nimmt - aus übergegangenem und abgetretenem Recht - die Beklagten auf Ersatz eines Ladungsschadens in Anspruch.

Die Beklagte zu 1 ist Eignerin des MS "H[REDACTED]" (684 t). Mit dem Schiff beförderte sie Ende November/Anfang Dezember 1979 auf der Grundlage der "Allgemeinen Verfrachtungsbedingungen für die Elbe vom 1. Januar 1936 (AVB)" rund 493 t - in Säcken verpackte - Asbestfasern von Hamburg nach Berlin. Schiffsführer des MS "H[REDACTED]" auf dieser Reise war der Beklagte zu 2. Von der Ladung hatte er eine Teilpartie von etwas mehr als 167 t (3.312 Säcke) am Freitag, den 23. November 1979 aus einem Seeschiff in den mittleren Laderaum seines Fahrzeugs übernommen. Anschließend legte er es an den Wa[REDACTED]kai. Dort sollte es am Montag weiter beladen werden. Über das Wochenende verließen er und der Matrose B[REDACTED] MS "H[REDACTED]". Als Wache blieb der Bootsmann G[REDACTED] an Bord. Dieser wusch am Samstag das verschmutzte Deck. Durch ein Ventil (Absperrhahn) gelangte Wasser in den mittleren Laderaum. Dadurch wurden 1.008 Sack (= 50.400 kg) der Asbestladung vernäßt. Wegen des Nässeschadens nimmt die Klägerin die Beklagten als Gesamtschuldner auf Zahlung von 75.835,35 DM nebst Zinsen in Anspruch. Nach der Behauptung der Klägerin war das Ventil defekt.

Nach dem Vortrag der Beklagten war das Ventil nicht defekt, sondern nach dem Lenzen von Ballastwasser aus dem mittleren Laderaum während der Reise des Schiffes zum Ladehafen nicht vollständig geschlossen worden. Insoweit liege ein Bedienungsfehler der Besatzung vor.



Jedoch sei dieser von einem ordentlichen Frachtführer nicht zu entdecken gewesen. Zumindest sei ihre Haftung nach § 93 Nr. 1 AVB auf 10.000 DM begrenzt.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht hat die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 74.479,54 DM nebst Zinsen verurteilt und den restlichen Teil des Klageanspruchs (1.355,81 DM) abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten die volle Abweisung der Klage.

#### Entscheidungsgründe:

Die Revision hat überwiegend Erfolg.

1. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Matrose B. nach dem Lenzen des Ballastwassers aus dem mittleren Laderaum während der Reise des MS "H." zum Ladehafen das Ventil nicht vollständig zuge dreht, durch das später beim Ansaugen von Wasser zum Deckswaschen ein Teil in den Laderaum geflossen ist. Für diesen Fehler haftet die Beklagte zu 1 als Frachtführer nach § 26 BinnSchG, § 431 HGB, ferner als Schiffseigner nach § 3 Abs. 1 BinnSchG. Allerdings ist in beiden Fällen ihre Haftung auf Schiff und Fracht beschränkt (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 und 3 BinnSchG; vgl. auch Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 4 Anm. 5 b und 6). Darüberhinaus haftet die Beklagte zu 1 im Rahmen des § 114 BinnSchG beschränkt persönlich, da sie MS "H." in Kenntnis der Klageforderung zu einer neuen Reise ausgesandt hat.

2. Nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Bootsmann G. vor dem Deckswaschen nicht oder nicht ordnungsgemäß kontrolliert, ob das den mittleren Laderaum beim Ansaugen von Wasser zum Deckswaschen schützende Ventil vollständig geschlossen war. Darin ist ein fahrlässiges Verhalten G. zu sehen. Dieser war verpflichtet, das in der Herft untergebrachte Ventil auf seinen ordnungsgemäßen Verschuß sorgsam zu prüfen, ehe er mit dem Ansaugen von Wasser zum Deckswaschen begann. Das folgt schon daraus, daß MS "H." nässeempfindliche Güter im mittleren Laderaum hatte und durch das Ventil bei Inbetriebnahme der Pumpe für das Deckswaschen Wasser in diesen Raum fließen mußte, sofern es nicht ordnungsgemäß geschlossen war. Übrigens hat auch G. bei seiner Vernehmung durch das Berufungsgericht auf die jeweils automatische Kontrolle des Ventils vor dem Deckswaschen hingewiesen. Für den Fehler G. haftet die Beklagte zu 1 ebenfalls nach § 3 Abs. 1, § 26 BinnSchG, § 431 HGB mit der Haftungsbeschränkung nach § 4 Abs. 1 Nr. 2 und 3, § 114 BinnSchG.

3. Nach § 93 Nr. 1 Satz 1 AVB "ist die Haftung der Gesellschaft für an sie gestellte Schadensansprüche und Forderungen jeder Art dahin begrenzt, daß sie für den Wert oder die Wertverminderung eines Gutes nur bis zu 60 DM für 100 Kilogramm in Anspruch genommen werden kann". Nach § 93 Nr. 1 Satz 2 AVB "tritt eine weitere Begrenzung der Haftpflicht insofern ein, als die Gesellschaft ... niemals ... für mehr als 10.000 DM für die gesamte Ladung eines und desselben Schiffes ... auf Grund des Frachtvertrages und des Ladescheines zu haften braucht". Allerdings gilt die zusätzliche Haftungsbegrenzung nicht für Schadensansprüche und Forderungen "jeder Art", sondern nur für solche aus dem Frachtverhältnis.

Das ergibt sich eindeutig aus den in Satz 2 des § 93 Nr. 1 AVB unter Abweichung von Satz 1 der Bestimmung eingefügten Worten "auf Grund des Frachtvertrages und des Ladescheines". Nun haben aber Ansprüche aus § 3 Abs. 1 BinnSchG nichts mit den vertraglichen Beziehungen zwischen dem Frachtführer und den Ladungsbeteiligten zu tun. Vielmehr sind diese Ansprüche gesetzlicher Natur und gegen den Schiffseigner gerichtet. Auf sie ist deshalb § 93 Nr. 1 Satz 2 AVB nicht anwendbar. Demnach kann sich die - auch aus § 3 Abs. 1 BinnSchG - für den Nässeschaden haftende Beklagte zu 1 auf die zusätzliche Haftungsbegrenzung in § 93 Nr. 1 Satz 2 AVB nicht berufen. Vielmehr kommt ihr nur die Haftungsbegrenzung in § 93 Nr. 1 Satz 1 AVB zugute. Danach haftet sie für den Schaden, der, was unbestritten ist, 60 DM je 100 kg der beschädigten 50.400 kg Asbestfasern übersteigt, in Höhe von 30.240 DM (60 DM x 504).

4. Hingegen kommt eine Haftung der Beklagten zu 1 für den 30.240 DM überschreitenden Nässeschaden nicht in Betracht. Die gegenteilige Ansicht des Berufungsgerechts geht von der nicht zutreffenden Annahme aus, daß MS "H[REDACTED]" wegen des nicht hinreichend geschlossenen Ventils von Anfang an ladungsuntüchtig gewesen sei. Allerdings ist es richtig, daß die Haftung des Frachtführers, Schiffseigners und Schiffsführers im Falle der anfänglichen Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes durch von der Befördererseite verwendete Allgemeine Geschäftsbedingungen nicht wirksam begrenzt werden kann. Jedoch lag hier keine anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des MS "H[REDACTED]" vor. Insoweit ist zunächst zu bedenken, daß das nicht hinreichend geschlossene Ventil für sich allein die Ladung nicht gefährdet hat, sondern es hierzu einer weiteren Tätigkeit der Besatzung bedurfte. Schon

das könnte Zweifel an einer anfänglichen Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes begründen. Indes braucht dieser Punkt nicht näher erörtert zu werden, weil jedenfalls aus den nachfolgenden Gründen eine anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des MS "H[REDACTED]" zu verneinen ist.

Ein Schiff ist nicht von Anfang an fahr- oder ladungsuntüchtig, wenn zu erwarten ist, daß der die Fahr- oder Ladungstüchtigkeit berührende Mangel bei gehöriger Bedienung des Schiffes vor Konkretisierung der Gefahr entdeckt und beseitigt wird (vgl. BGHZ 60, 39, 44 sowie Senatsurt. v. 17. Januar 1974 - II ZR 172/72, LM § 559 HGB Nr. 7 = VersR 1974, 483). Diese Erwartung bestand hier. Wie sich aus den vorstehenden Ausführungen unter Ziffer 3 ergibt, hätte bei einer gehörigen Bedienung des MS "H[REDACTED]" Bootsmann G[REDACTED] das Ventil auf seinen ordnungsgemäßen Verschuß sorgsam kontrollieren müssen, ehe er mit dem Ansaugen von Wasser zum Deckswaschen begonnen hat. Auch wäre bei einer sorgfältigen Prüfung des Ventils durch G[REDACTED] zu erwarten gewesen, daß er das - nach den Feststellungen des Berufungsgerichts aus der Höhe des Ventilstutzens erkennbare - mangelhafte Verschließen des Ventils bemerkt und sodann dieses entweder vollständig geschlossen oder, falls das wegen einer etwaigen Verstopfung nicht möglich gewesen wäre, das Deckswaschen unterlassen hätte.

5. Nach Ansicht des Berufungsgerichts haftet der Beklagte zu 2 für den Ladungsschaden, weil er persönlich nichts unternommen habe, um vor dem Beladen des MS "H[REDACTED]" für die Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes zu sorgen. Insbesondere habe er es unterlassen, die wenigen Ventile

des von ihm geführten Fahrzeugs auf ihren gehörigen Zustand zu überprüfen, was technisch nicht schwer und auch nicht zeitaufwendig gewesen sei. Im Falle einer solchen Prüfung hätte er aus der Höhe des Ventilstutzens erkennen können, daß das Ventil nicht ordnungsgemäß geschlossen gewesen sei.

Damit läßt sich die Verurteilung des Beklagten zu 2 nicht begründen. Gewiß ist es Pflicht des Schiffers, für die Fahr- und Ladungstüchtigkeit des Schiffes zu sorgen (§ 8 Abs. 1 BinnSchG). Diese Pflicht würde aber überspannt werden, wenn man von ihm verlangte, routinemäßige Tätigkeiten eines berufserfahrenen und mit dem Schiff vertrauten Besatzungsmitglieds ohne besonderen Grund jeweils auf die ordnungsgemäße Ausführung zu überprüfen. Zu diesen Tätigkeiten gehört bei einem Binnenschiff das Lenzen von Ballastwasser aus einem Laderaum. Das hat hier der Matrose B. besorgt, der nach seinen unwidersprochenen Angaben vor dem Berufungsgericht schon seit 1977 auf MS "H." beschäftigt gewesen ist. Daß B. unzuverlässig oder mit den zum Lenzen von Ballastwasser erforderlichen Handgriffen nicht vertraut gewesen oder dieser Vorgang wegen irgendwelcher Besonderheiten des MS "H." aus dem Rahmen des Üblichen gefallen ist, hat auch die Klägerin nicht vortragen können. Dann kann dem Beklagten zu 2 aber nicht vorgeworfen werden, daß er nach dem Leerpumpen des mittleren Laderaums das ordnungsgemäße Schließen des Ventils durch den Matrosen B. vor Beginn des Ladens nicht selbst überprüft hat. Da auch sonst ein Verschulden

des Beklagten zu 2 an dem Nässeschaden nicht ersichtlich ist, ist der gegen ihn gerichtete Klageanspruch in vollem Umfang unbegründet.

Stimpel

Dr. Schulze  
Bundschuh

Dr. Bauer  
Brandes