

6

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG §§ 8, 58

- a) Die unbeschränkt persönliche Haftung des Schiffseigners für die Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise nach § 8 Abs. 4 BinnSchG setzt voraus, daß der Schiffsführer diesen Mangel verschuldet hat. Ein Fehler der übrigen Besatzung begründet eine Haftung des Schiffseigners nach § 8 Abs. 4 BinnSchG nur dann, wenn ihn der Schiffsführer mit zu vertreten hat.
- b) Der Ladungsbeteiligte, der einen Anspruch aus § 8 Abs. 4 BinnSchG gegen den Schiffseigner geltend macht, hat die anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes und das Verschulden des Schiffsführers daran zu beweisen.

BGH, Urt. v. 11. Juli 1983 - II ZR 227/82 - Schifffahrtsober-
gericht Hamburg
- Schifffahrts-
gericht Hamburg

6

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 227/82

URTEIL

Verkündet am

11. Juli 1983

Spengler,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Carl Robert E [REDACTED] KG, St [REDACTED], H [REDACTED],
vertreten durch die persönlich haftende Gesellschafterin,
die Tankerclearing GmbH, diese vertreten durch ihren
Geschäftsführer Kurt E [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Firma Hermann A [REDACTED], Ha [REDACTED]-Büro, Inhaber
Hermann A [REDACTED], T [REDACTED]brücke [REDACTED], H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. Juli 1983 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Rechtsmittel der Beklagten werden - unter teilweiser Zurückweisung ihrer Berufung - das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Hamburg vom 4. November 1982 aufgehoben sowie das Urteil des Schiffahrtsgerichts Hamburg vom 22. Oktober 1981 abgeändert und wie folgt gefaßt:

Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin 90.000 DM nebst 5 % Zinsen seit 11. Januar 1980 zu zahlen. Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Klägerin hat 3/4 der erstinstanzlichen und 1/2 der zweitinstanzlichen Kosten, ferner sämtliche Kosten des Revisionsverfahrens zu tragen. Im übrigen fallen die Kosten des Rechtsstreits der Beklagten zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte war Ausrüster des Schubleichters ■■■. Mit diesem hat sie im Februar 1978 eine Partie Weizenmehl von Kiel nach Hamburg befördert. Von dort sollte das Mehl



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

nach Übersee transportiert werden. Beim Umladen in ein Seeschiff wies die Partie einen Nässeschaden auf. Deswegen nimmt die Klägerin - aus abgetretenem und übergegangenem Recht der Empfängerin - die Beklagte auf Zahlung von 183.785,70 DM nebst Zinsen in Anspruch. Die Klage hat sie zuletzt damit begründet, daß der Leichter bei Reiseantritt - offenbar wegen nicht ordnungsgemäßen Verschließens von Peilöffnungen oder einer Einstiegs Luke - ladungsuntüchtig gewesen sei; dadurch habe eine größere Menge Wasser in den Laderaum eindringen können.

Nach den Behauptungen der Beklagten hat der Leichter keine Undichtigkeiten aufgewiesen. Die Partie könne nur beim Liegen des Leichters auf einer Wachstation im Hamburger Hafen beschädigt worden sein. Es habe sich nämlich um einen Süßwasserschaden gehandelt. Auf der Wachstation sei der Leichter aber regelmäßig kontrolliert worden. Keinesfalls hafte sie für den Nässeschaden mit mehr als 90.000 DM. Dieser Betrag entspreche dem Wert des Leichters.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben den Zahlungsanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Abweisung des Zahlungsanspruchs, soweit er 90.000 DM übersteigt.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hat ausgeführt: Der Leichter habe kein Leck aufgewiesen; seine Lukendeckel seien dicht gewesen; auch habe beim Beladen kein Wasser in dem Leichter gestanden. Nicht ausschließen lasse sich hingegen, daß eine der Peilöffnungen des Leichters nicht ordnungsgemäß

verschlossen und dies wegen unzureichender Kontrolle unbemerkt geblieben sei. Durch die Öffnung habe dann Wasser, das während der Fahrt das Deck des Leichters überspült habe, in den Laderaum gelangen können. Das gehe zu Lasten der Beklagten. Für den Nässeschaden brauchte sie nur dann nicht zu haften, wenn sie bewiesen hätte, daß dieser "durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten" (§ 58 Abs. 1 BinnSchG). Auch habe die Beklagte nach §§ 26 BinnSchG, 431 HGB ein Verschulden der Besatzung wie ein eigenes Verschulden zu vertreten. Die Revision nimmt diese - rechtlich einwandfreien - Ausführungen hin.

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist die Haftung der Beklagten nicht nach § 4 Abs. 1 Nr. 2, § 114 Abs. 1 BinnSchG auf den Wert des Leichters beschränkt. Insoweit sei § 8 Abs. 4 BinnSchG zu beachten. Danach hafte der Schiffseigner (dem nach § 2 Abs. 1 BinnSchG der Ausrüster gleichsteht) den Ladungsbeteiligten für die Ladungstüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise auch persönlich und unbeschränkt. Die Haftung bestehe bereits dann, wenn er, was hier der Fall sei, nicht beweise, daß entweder das Schiff bei Reisebeginn ladungstüchtig gewesen sei oder jedenfalls ihn und die Besatzung insoweit kein Verschulden treffe. Das folge aus der auch im Rahmen des § 8 Abs. 4 BinnSchG vorzunehmenden "Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen".

Die Revision wendet sich gegen diese Ausführungen mit Erfolg.

1. Die Haftung des Frachtführers nach § 58 Abs. 1, § 26 BinnSchG, § 431 HGB ist persönlich und unbeschränkt.

Sie wird jedoch auf Schiff und Fracht begrenzt, wenn er zugleich Eigner des für die Beförderung eingesetzten Schiffes ist und "der Anspruch auf die Nichterfüllung oder auf die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung eines von dem Schiffseigner abgeschlossenen Vertrages gegründet wird, insofern die Ausführung des Vertrages zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, ohne Unterschied, ob die Nichterfüllung oder die unvollständige oder mangelhafte Erfüllung von einer Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist oder nicht" (§ 4 Abs. 1 Nr. 2 BinnSchG; vgl. auch Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 4 Anm. 5 b, § 58 Anm. 7 c). Eine Beschränkung der Haftung kommt allerdings nicht in Betracht, wenn den Schiffseigner/Frachtführer selbst ein Verschulden an dem Ladungsschaden trifft (§ 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG). Hier besteht für ein solches Verschulden der Beklagten kein Anhalt. Davon geht offenbar auch die Klägerin aus.

2. Für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise, zu der nach der ständigen Rechtsprechung des Senats auch die Ladungstüchtigkeit gehört (BGHZ 49, 356, 363; 65, 364, 367; 71, 167, 171), haftet der Schiffseigner den Ladungsbeteiligten "auch persönlich, nicht nur mit Schiff und Fracht" (§ 8 Abs. 4 BinnSchG). Die Vorschrift erweitert die beschränkt dingliche Haftung des Schiffseigners (§ 4 Abs. 1 BinnSchG) für den Fall der anfänglichen Fahruntüchtigkeit des Schiffes zu einer unbeschränkt persönlichen Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten. Entgegen der Ansicht von Mittelstein (Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. Bd. I § 8 Anm. 5; Das Recht der Binnenschiffahrt S. 53) setzt die Anwendung des § 8 Abs. 4 BinnSchG kein eigenes Verschulden des Schiffseigners an der Fahr-

untüchtigkeit des Schiffes bei Beginn der Reise voraus. Das folgt schon daraus, daß der Schiffseigner bei eigenem Verschulden ohnehin persönlich und unbeschränkt haftet (vgl. § 4 Abs. 2 Satz 1 BinnSchG). § 8 Abs. 4 BinnSchG begründet andererseits auch keine Gefährdungshaftung des Schiffseigners. Eine solche ist dem Binnenschiffahrtsgesetz unbekannt. Hingegen will die Vorschrift - entsprechend der allgemeinen Regelung des § 3 Abs. 1 BinnSchG - die zusätzliche Verantwortlichkeit des Schiffseigners in Form einer unbeschränkt persönlichen Haftung gegenüber den Ladungsbeteiligten für die vom Schiffsführer verschuldete Fahruntüchtigkeit des Schiffes begründen (vgl. Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt nebst dem Entwurf betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Flößerei und den Begründungen, Carl Heymanns Verlag 1895 S. 47). Das macht insbesondere der Zusammenhang zwischen § 8 Abs. 1 und Abs. 4 BinnSchG deutlich. Während Absatz 1 der Vorschrift - erläuternd zu § 7 Abs. 1 BinnSchG - die Pflicht des Schiffsführers besonders hervorhebt, für die Fahrtüchtigkeit des Schiffes bei Antritt der Reise zu sorgen, unterstreicht Absatz 4 der Vorschrift die herausragende Bedeutung dieser Pflicht durch die zusätzliche unbeschränkt persönliche Haftung des Schiffseigners. Hingegen besteht eine solche nicht für Fehler der übrigen Besatzung, welche die Fahrtüchtigkeit des Schiffes berühren. Das rechtfertigt sich daraus, daß die Schiffsmannschaft im Gegensatz zu dem Schiffsführer nicht den besonderen Pflichten der §§ 7, 8 BinnSchG (vgl. auch § 10 Abs. 2 und 3 BinnSchG) gegenüber den Ladungsbeteiligten unterliegt. Hat allerdings der Schiffsführer einen Fehler der Schiffsmannschaft, der die Fahrtüchtigkeit des Schiffes beseitigt, mit zu vertreten,

so begründet auch das die Haftung des Schiffseigners nach § 8 Abs. 4 BinnSchG.

3. Danach kommt eine unbeschränkt persönliche Haftung der Beklagten nur in Betracht, wenn der Nässeschaden durch eine von dem Schiffsführer verschuldete anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des Leichters verursacht worden ist, somit dieser nach § 8 Abs. 1 BinnSchG für den Schaden einzustehen hat. Das hat die Klägerin, wie sich aus den Ausführungen des Berufungsgericht ergibt, nicht beweisen können.

a) § 8 Abs. 1 BinnSchG sieht nicht wie die frachtrechtliche Bestimmung des § 58 Abs. 1 BinnSchG (vgl. auch § 559 Abs. 2, § 606 Satz 2 HGB) eine teilweise Umkehrung der Beweislast zu Gunsten der Ladungsbeteiligten vor. Deshalb hat der Ladungsbeteiligte, der den Schiffseigner nach § 8 Abs. 4 BinnSchG wegen eines Verstoßes des Schiffsführers gegen § 8 Abs. 1 BinnSchG in Anspruch nimmt, die tatsächlichen Voraussetzungen eines solchen Verstoßes in vollem Umfang zu beweisen. Das ist hier seitens der aus dem Recht der Empfängerin gegen die Beklagte vorgehenden Klägerin nicht geschehen. Das Berufungsgericht hat eine anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des Leichters nicht feststellen, sondern sie lediglich nicht ausschließen können. Es meint allerdings, daß nach dem Gedanken einer Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen zu Gunsten der Klägerin von einer mangelnden Ladungstüchtigkeit des Leichters bei Antritt der Reise auszugehen sei, weil die Beklagte ihrerseits dessen anfängliche Ladungstüchtigkeit nicht bewiesen habe. Indes verkennt es, daß im Streitfall für eine Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen kein Raum ist. Anders als beim Beförderungs- oder Schiffahrtsunternehmer selbst kann beim

Schiffer, der grundsätzlich deren Weisungen unterliegt, von keinem in seiner alleinigen Verantwortung stehenden Herrschafts- und Organisationsbereich die Rede sein, mag er auch als Führer des Schiffes eine gewisse Befehlsgewalt und eine besondere Verantwortung für das Fahrzeug und die darin transportierten Güter haben. Der Gedanke, die Beweislast nach Gefahrenbereichen zu verteilen, setzt aber das Bestehen eines solchen Herrschafts- und Organisationsbereiches voraus (vgl. die Senatsurteile BGHZ 27, 236, 238; 67, 383, 387/388; 71, 167, 172; v. 23. Februar 1978 - II ZR 228/75, LM § 559 HGB Nr. 10 = VersR 1978, 440 f.).

b) Entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung vermag die Klägerin eine anfängliche Ladungsuntüchtigkeit des Leichters auch nicht mit Hilfe eines Anscheinsbeweises zu beweisen. Aus den Ausführungen des Berufungsgerichts ergibt sich, daß außer einer nicht ordnungsgemäß verschlossenen Peilöffnung allenfalls noch eine nicht ordnungsgemäß verschlossene Einstiegs Luke Ursache des Nässeschadens gewesen sein kann. Jedoch hat das Berufungsgericht nicht feststellen können, daß Peilrohre und Einstiegs luken während der Fahrt nicht mehr geöffnet worden sind. Nur dann könnte ein Anscheinsbeweis für ein von Anfang an mangelhaftes Verschließen einer Peilöffnung oder einer Einstiegs Luke zu Gunsten der Klägerin streiten.

4. Damit sind die Voraussetzungen für eine unbeschränkt persönliche Haftung der Beklagten nicht gegeben. Vielmehr haftet sie für den Nässeschaden nur mit dem - 90.000 DM betragenden - Wert des Schubleichters 21 333. Dieser liegt zweifellos unter der Höhe des Nässeschadens, weshalb es hierzu weiterer Feststellungen nicht bedarf. Demgemäß ist

die Beklagte unter entsprechender Abänderung der Urteile der Vorinstanzen zur Zahlung von 90.000 DM nebst 5 % Zinsen seit Zustellung der Klage zu verurteilen, der weitergehende Zahlungsanspruch hingegen abzuweisen.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Richter am Bundes-
gerichtshof Bundschuh
kann wegen Urlaubs
nicht unterschreiben.

Stempel

Brandes