

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 228/75

URTEIL

Verkündet am

23. Februar 1978

Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der L. L. A., U. 1.,
L., vertreten durch die Herren Ernst B.,
Herbert L. und Uwe S.,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr.
und Dr. -

gegen

die F. S., Su., vertreten
durch den Board of Directors Ragnar Olof S. und
Carl-Sigvard R.,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

13

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 23. Februar 1978
durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Dr. Kellermann und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 27. November 1975 wird auf
Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte hat in der Zeit vom 5. bis 8. Januar 1971
Zelluloseballen mit dem von ihr bereederten MS "O[REDACTED]",
einem für Autotransporte gebauten "Roll on - Roll off"
Fahrzeug, von Husum (Schweden) nach Lübeck verfrachtet.
Während der Reise wurde ein Teil der Ballen durch Seewasser
beschädigt. Dieses war bei stürmischem Wetter im wesent-
lichen an der Unterkante der vorderen Backbordseitenpforte
des Schiffes eingedrungen. Dort hatte sich infolge einer
Verbiegung des sogenannten Hollandprofils zwischen diesem
und der Gummipackung des Dichtrahmens der Pforte ein Leck
befunden.

Die Klägerin war Transportversicherer der Zellulose-
ballen. Sie macht aus übergegangenem Recht den Schaden der
Konnossementsempfängerin gegen die Beklagte geltend. Nach
ihrer Behauptung ist das Leck bereits bei Antritt der Reise
in Husum vorhanden gewesen, so daß dem Schiff von Anfang an



die See- und Ladungstüchtigkeit gefehlt habe. Die Klägerin hat - zuletzt - beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 263.130,21 DM nebst Zinsen und wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr MS "O[REDACTED]" zu verurteilen.

Demgegenüber hat die Beklagte vorgetragen, das Leck an der Unterkante der vorderen Backbordseitenpforte sei erst während der Reise von Husum nach Lübeck durch Seeschlag entstanden. Dafür habe sie aber nicht zu haften. Selbst wenn jedoch das Leck bereits bei Reisebeginn vorgelegen haben sollte, so stehe dem Klageanspruch entgegen, daß es bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken gewesen sei.

Beide Vorinstanzen haben der Klage bis auf einen Teil des Zinsanspruchs stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte weiterhin die volle Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts - vgl. dessen Urteil in VersR 1976, 754 - haftet die Beklagte nach § 559 Abs. 2 HGB für den von der Klägerin geltend gemachten Schaden der Ladungsempfängerin. Die Beklagte habe nicht bewiesen, daß das Leck an der Unterkante der vorderen Backbordseitenpforte des MS "O[REDACTED]" erst nach Antritt der Reise in Husum durch Seeschlag verursacht worden sei. Zu ihren Lasten sei deshalb davon auszugehen, daß dem Schiff bereits bei Reisebeginn die See- und Ladungstüchtigkeit

gefehlt habe. Auch habe die Beklagte nicht dartun können, daß das Leck bis zum Antritt der Reise trotz der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken gewesen sei.

2. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

a) Nach § 559 Abs. 2 HGB haftet der Verfrachter "dem Ladungsbeteiligten für den Schaden, der auf einem Mangel der See- oder Ladungstüchtigkeit (des Schiffes) beruht, es sei denn, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war". Danach ist es ohne Zweifel Sache desjenigen, der einen Schadensersatzanspruch gegen den Verfrachter aus § 559 Abs. 2 HGB herleitet, darzutun - und gegebenenfalls zu beweisen -, daß ein Ladungsschaden vorliegt und dieser durch eine See- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes verursacht worden ist. Nun erfüllt jedoch nicht jeder derartige Mangel den Tatbestand des § 559 Abs. 2 HGB. Vielmehr muß er bereits bei Reisebeginn bestanden haben; das folgt aus den Worten "bis zum Antritt der Reise" im 2. Halbsatz der Vorschrift. Damit stellt sich die weitere Frage, ob es dem geschädigten Ladungsbeteiligten auch obliegt nachzuweisen, daß das Schiff von Anfang an see- oder ladungsuntüchtig war. Die Frage ist, wovon auch das Berufungsgericht ausgeht, zu verneinen. Allerdings erscheint es zweifelhaft, ob sich diese Ansicht, wie das Schrifttum meint (vgl. Gramm, Das neue Deutsche Seefrachtrecht S. 95/96; Liesecke in der Festschrift für Karl Sieg S. 351; Lotter, Beweislast im Seefrachtrecht S. 25; Prüssmann, Seehandelsrecht § 559 Anm. D 6 a; Schaps/Abraham, Das Seerecht 4. Aufl. § 559 HGB Rnr. 17; Wüsten-dörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 242), allein schon auf die Neufassung des § 559 Abs. 2 HGB durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 10. August 1937 - RGBI I 891 -

stützen läßt, zumal hierfür weder die amtliche Begründung zu dem Gesetz (vgl. Reichs- und Preußischer Staatsanzeiger 1937 Nr. 186) noch Art. 4 § 1 des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über Konnossemente vom 25. August 1924 (Haager Regeln) - dem letzteren ist § 559 Abs. 2 HGB angepaßt worden - etwas hergeben. Zutreffend hat jedoch besonders Gramm aaO gegenüber der früher herrschenden Auffassung, daß der Befrachter im Rahmen des § 559 Abs. 2 HGB auch die anfängliche See- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes beweisen müsse (OLG Hamburg, HansRGZ 1932 B S. 55; Schaps, Das deutsche Seerecht 2. Aufl. § 559 HGB Anm. 6), darauf hingewiesen, daß eine solche Verteilung der Beweislast "nicht der Billigkeit" entspreche, weil sie den Ladungsbeteiligten in Beweisnot bringe. Damit hat er einen Gesichtspunkt angesprochen, der die Rechtsprechung in ähnlich liegenden Fällen bewogen hat, eine Verteilung der Beweislast nach Gefahrenbereichen vorzunehmen. Eine solche Verteilung ist auch hier geboten. Ausschlaggebend ist dabei, daß es einerseits einem Ladungsbeteiligten vielfach nur schwer oder überhaupt nicht möglich ist zu beweisen, daß die See- oder Ladungsuntüchtigkeit bereits bei Antritt der Reise bestanden hat, während es andererseits für den Verfrachter vielfach nicht schwierig sein wird, diesen - in seinem Herrschafts- und Organisationsbereich liegenden - Punkt zu klären, und, sofern ihm das einmal nicht möglich ist, er jedenfalls "näher dran" ist, die Folgen der Nichtaufklärbarkeit zu tragen (vgl. BGHZ 67, 383, 387/388). Damit wird bei objektiver Ungewißheit über den Zeitpunkt des Eintritts der See- oder Ladungsuntüchtigkeit die Frage der Beweislast wegen der gleichen Interessenlage ebenso behandelt, wie sie der Gesetzgeber in § 559 Abs. 2 Halbs. 2 HGB für den Fall gelöst hat, daß die anfängliche Untüchtigkeit feststeht und lediglich offen ist, ob der Verfrachter die gebotene Sorgfalt gewahrt hat.

b) Nach den - von der Revision hingenommenen - Ausführungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte nicht beweisen können, daß das Leck an der Unterkante der vorderen Seitenpforte des MS "O[REDACTED]" erst während der Reise des Schiffes von Husum nach Lübeck durch Seeschlag entstanden ist. Zutreffend ist deshalb das Berufungsgericht davon ausgegangen, daß es bereits bei Reisebeginn vorhanden, somit MS "O[REDACTED]" von Anfang an see- und ladungsuntüchtig war. Für die Entscheidung über den Klageanspruch kommt es danach lediglich noch darauf an, ob sich die Beklagte nach § 559 Abs. 2 Halbs. 2 HGB dahin entlasten kann, daß das Leck bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war. Das hat das Berufungsgericht rechtlich einwandfrei verneint.

Mit Recht hat das Berufungsgericht den Umfang der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Verfrachters anhand der konkreten Umstände des Falles beurteilt. Nicht zu beanstanden ist weiter, daß es mit Rücksicht auf diese Umstände eine erhöhte Sorgfaltspflicht verlangt hat, weil Zelluloseballen besonders nässeempfindlich sind, außerdem MS "O[REDACTED]" wegen der beiden Seitenpforten in der Außenhaut nicht dieselbe Sicherheit gegen das Eindringen von Seewasser wie ein normales Frachtschiff geboten hat, ferner die Pfortenunterkanten sich wegen des Gewichts der Ladung nur ganz wenig über der Wasserlinie befunden haben und die letzte Reise des Schiffes mit einer Zelluloseladung schon fast fünf Monate zurückgelegen hat. Auch kann darin keine Überspannung der Sorgfaltspflichten der Führung des MS "O[REDACTED]" gesehen werden, daß das Berufungsgericht mehr als eine nur optische Überprüfung der Seitenpforten vor Antritt der Reise in Husum für geboten erachtet hat. Denn eine solche reicht nach seinen weiteren Darlegungen nicht aus, um Mängel im Verschuß der Pforten zu entdecken.

Ebensowenig hat das Berufungsgericht die Führung des MS "O[REDACTED]" mit dem Verlangen überfordert, daß sie die Dichtigkeit der Pforten mit einem Kreide- oder einem Fadentest hätte überprüfen müssen. Zwar mag es sein, daß eine solche Überprüfung üblicherweise durch einen Spritztest erfolgt. Jedoch konnte ein solcher, wie die Beklagte selbst vorgetragen hat, in Husum wegen der dort herrschenden niedrigen Außentemperaturen nicht vorgenommen werden. Ferner übersieht die Revision bei ihren Angriffen zu diesem Punkte, daß in den Vorinstanzen keine der Parteien die Eignung der beiden erstgenannten Tests bezweifelt hat, eine Leckstelle der vorliegenden Art zu entdecken (tatsächlich wurde die Undichtigkeit an der Pfortenunterkante des MS "O[REDACTED]" auch erst mit Hilfe eines Kreidetests aufgefunden). Das Berufungsgericht brauchte daher die Frage einer Eignung dieser beiden Tests mit den Parteien nicht noch besonders zu erörtern oder sich in diesem Zusammenhang sachverständig beraten zu lassen. Auch ist ihm zuzustimmen, soweit es meint, es könne die Beklagte nicht entlasten, daß die Führung des MS "O[REDACTED]" die Dichtigkeit der vorderen Backbordseitenpforte am 28. Dezember 1970 in Oslo mit einem Spritztest überprüft habe. Die gegenteiligen Ausführungen der Revision tragen nicht genügend dem Umstand Rechnung, daß das Schiff danach noch mehrere Reisen bis zu der am 5. Januar 1971 erfolgten Abfahrt von Husum gemacht hat (Oslo/Göteborg in Ballast; Göteborg/Lübeck mit 275 PKW; Lübeck/Södertälje mit 457 PKW; Södertälje/Husum in Ballast) und es nach den rechtlich einwandfreien Feststellungen des Berufungsgerichts hierbei zu irgendwelchen für die Dichtigkeit der Seitenpforten nachteiligen Beschädigungen gekommen sein konnte, zumal MS "O[REDACTED]" auf der Reise Lübeck/Södertälje stürmisches Wetter angetroffen hatte, wie das Berufungsgericht bereits einer entsprechenden Eintragung im Schiffstagebuch entnehmen durfte.

3. Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Fleck

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Dr. Skibbe