

15

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB § 487; ZPO §§ 398, 451

- a) Nautische Fehler des Reeder-Kapitäns oder solche, die er beim Beladen des Schiffes macht, sind in der Regel dem Bereich seiner Kapitänstätigkeit zuzurechnen, so daß er seine Haftung für den daraus einem Dritten entstandenen Schaden beschränken kann, sofern er diesen nicht vorsätzlich herbeigeführt hat. Das gilt nicht, wenn er beim Beladen des Schiffes gegen Auflagen verstößt, die ihm a l s R e e d e r von der Seeberufsgenossenschaft im Interesse der Sicherheit des Schiffes erteilt worden sind.
- b) Zur Pflicht des Berufungsgerichts die vom erstinstanzlichen Gericht - uneidlich - vernommene Partei erneut zu vernehmen, wenn es deren persönliche Glaubwürdigkeit abweichend beurteilen will.

BGH, Urt. v. 28. September 1981 - II ZR 11/81 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 11/81

URTEIL

Verkündet am

28. September 1981
Spengler,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. Hans Gregor W [REDACTED], N [REDACTED] R. [REDACTED] 61, C [REDACTED],

2. - 4. ...

Beklagter und Revisionskläger,

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

gegen

Policen-
Beteiligung:

1.

30 %

2.

12,5 %

15

- 2 -

3.	7,5 %
4.	5 %
5.	5 %
6.	5 %
7.	5 %
8.	4,5 %
9.	3,75 %
10.	3 %
11.	2,75 %
12.	2,5 %
13.	2,5 %
14.	2 %

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

15.

2 %

16.

2 %

17.

3 %

18.

2 %

Klägerinnen und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Juli 1981 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten zu 1 wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Hamburg vom 4. Dezember 1980 aufgehoben, soweit es zu dessen Nachteil erkannt hat. Die Sache wird im Umfang der Aufhebung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerinnen hatten den Transport einer Schüttladung Futterweizen (715 t) versichert. Diese sollte im November 1977 mit MS "Colonia" (479 BRT) von Boston an der Ostküste Englands nach Bremen befördert werden. Der Beklagte zu 1 (nachfolgend: Beklagter) war Reeder und Kapitän des Schiffes. Ihm hatte die See-Berufsgenossenschaft im September 1975 für MS "Colonia" wegen Unbenutzbarkeit der seitlich angebrachten und teilweise abgerosteten Ballastwassertanks folgende - vom G [REDACTED] L [REDACTED] angeregte - Auflage erteilt:

"Keine Deckslast; maximale Stauhöhe der Ladung im Zwischendeck 1,50 m über Deck; durch geeignete Maßnahmen ist ein Übergehen der Ladung zu verhindern."

Der Beklagte hat die Auflage beim Beladen des Schiffes in Boston nicht beachtet. Die Stauhöhe im Zwischendeck betrug mehr als 1,50 m. Die Ladung wurde weder durch Getreideschotten noch durch Sackabdeckung gegen ein Übergehen gesichert.

MS "Colonia" hat die Reise am 19. November 1977 kurz nach Mitternacht bei Windstärken um 4 Beaufort angetreten. Das Schiff ist etwa 24 Stunden später vor dem holländischen Inselbogen bei schwerem Sturm und grober See untergegangen.

Die Klägerinnen verlangen - aus abgetretenem und übergegangenem Recht - den Wert der verlorenen Ladung von dem Beklagten ersetzt. Sie werfen ihm vor, die Reise mit MS "Colonia" angetreten zu haben, obwohl das Schiff

infolge der vorschriftswidrigen Beladung seeuntüchtig gewesen sei. Die Klägerinnen haben beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 278.750,30 DM nebst Zinsen entsprechend ihrer im Rubrum angegebenen Policenbeteiligung zu verurteilen.

Der Beklagte hält die Klage für unbegründet. Er hat vorgetragen, daß drei aufeinander folgende extrem hohe Seen (freak waves) die Luken des bis dahin gut und auf ebenem Kiel liegenden MS "Colonia" eingeschlagen hätten; darauf sei Wasser in die Laderäume eingedrungen und habe zum Sinken des Schiffes geführt. Für den Fall einer Verurteilung hat der Beklagte beantragt festzustellen, daß er berechtigt sei, seine Haftung nach den §§ 486 f HGB zu beschränken.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat ihr stattgegeben und den Hilfsantrag des Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerinnen beantragen, erstrebt der Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist der Beklagte für den Ladungsverlust nach § 559 Abs. 2 HGB schadensersatzpflichtig:

MS "Colonia" sei bei Antritt der Reise nicht seeuntüchtig gewesen, weil das Schiff überladen, außerdem die Ladung selbst gegen ein Übergehen nicht gesichert

gewesen sei. Nach den Überzeugenden Ausführungen der Sachverständigen W. und B. hätten die Stabilitätswerte des Schiffes auf der Unfallreise ganz erheblich unter den geforderten Mindestwerten gelegen. Schon bei geringem Schlingern habe MS "Colonia" wegen seiner schwachen aufrichtenden Hebelarme so große Neigungen annehmen können, daß die ungesicherte Ladung habe übergehen und die Lukenabdeckung im Seewasser habe eintauchen können. Dazu habe der Sachverständige B. weiter ausgeführt, daß die Getreideladung ab einer Krängung des Schiffes von 15° zum Übergehen geneigt habe und daß mit einer solchen Krängung ab Windstärke 4 bft und achterlicher See zu rechnen gewesen sei. Da eine solche Wetterlage bereits in Boston geherrscht habe, hätte MS "Colonia" dort bleiben müssen. Sei das Schiff dann aber in der groben See derart in Seenot geraten, daß die Lukensicherungen zerstört und die Persenninge abgerissen worden sowie schließlich die hölzernen Lukendeckel aufgeschwommen seien, so sei im Wege des Anscheinsbeweises anzunehmen, daß Ursache dafür die nicht ausreichende Stabilität des Schiffes in Verbindung mit der fehlenden Ladungssicherung gewesen sei. Diesen Beweis habe der Beklagte aber nicht ausräumen können, weil schon seine Behauptung unbewiesen geblieben sei, daß drei aufeinander folgende extrem hohe Seen die Luken des bis dahin gut und auf ebenem Kiel liegenden MS "Colonia" eingeschlagen hätten.

II. Diese Ausführungen halten nur teilweise einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Der Beklagte hatte sowohl als Kapitän des MS "Colonia" als auch als Verfrachter der 715 t Futterweizen dafür zu sorgen, daß das Schiff bei Reiseantritt seetüchtig war (§§ 513, 559 Abs. 1 HGB). Verletzte er schuldhaft diese Pflicht, so ist er den Ladungsbeteiligten für den ihnen dadurch entstandenen Schaden ersatzpflichtig (§ 511 Satz 2, § 512 Abs. 1, § 559 Abs. 2 HGB).

2. Die Revision muß die Feststellung des Berufungsgerichts hinnehmen, daß MS "Colonia", als das Schiff Boston verließ, infolge fehlerhafter Beladung seeuntüchtig gewesen ist und den Beklagten daran ein Verschulden trifft. Danach hängt die Entscheidung über den Klageanspruch allein von der Frage ab, ob die Seeuntüchtigkeit des MS "Colonia" den Verlust der von den Klägerinnen versicherten Ladung verursacht hat. Insoweit greift, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, zu Gunsten der Klägerinnen der Anscheinsbeweis ein:

Nach dem angefochtenen Urteil war das überladene MS "Colonia" in hohem Maße instabil; außerdem war seine Getreideschüttladung in keiner Weise gegen ein Übergehen gesichert. Ein solches Schiff ist, wenn es auf der Reise stürmische Winde und grobe See antrifft, außerordentlich gefährdet. Geht es in einer derartigen Lage ohne die Einwirkung eines anderen Fahrzeugs unter und besteht auch kein Anhalt, daß es in diesem Zeitpunkt weitere, seine Sicherheit gefährdende Mängel hatte, so spricht die Lebenserfahrung dafür, daß die fehlende Stabilität und die ungesicherte Ladung den Untergang verursacht haben. Richtig ist, daß nach den Feststellungen des Berufungsgerichts vor dem Sinken des MS "Colonia" die

hölzerne Lukenabdeckung aufgeschwommen und danach Wasser in den Laderaum geflossen ist. Das allein ergibt jedoch noch nichts für eine andere Unfallursache. Die gegenteilige Ansicht der Revision berücksichtigt nicht, daß ein solcher Vorgang nach den - vom Berufungsgericht für überzeugend gehaltenen - Ausführungen des Sachverständigen B. typisch ist, wenn ein Schiff wegen Instabilität oder übergegangener Ladung in Schräglage und als Folge davon die Lukenabdeckung teilweise unter Wasser geraten ist. Auch wird der gegen den Beklagten streitende Anscheinsbeweis nicht schon dadurch ausgeräumt, daß er behauptet hat, drei aufeinander folgende extrem hohe Seen hätten die Lukenabdeckung des bis dahin auf ebenem Kiel liegenden MS "Colonia" eingeschlagen, und daß das den Untergang des Schiffes untersuchende Seeamt Hamburg sowie der in dem Untersuchungsverfahren mitwirkende Bundesbeauftragte die Unfalldarstellung des Beklagten für glaubhaft oder für möglich angesehen haben. Vielmehr ist hierzu erforderlich, daß er die ernsthafte Möglichkeit eines derartigen Ursachenverlaufs nachweist.

3. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hat der Beklagte diesen Nachweis nicht erbracht. Hiergegen wendet sich die Revision mit Verfahrensrügen. Insoweit hat sie Erfolg:

Das Landgericht hat den Beklagten gemäß § 448 ZPO als Partei vernommen. Nach dem persönlichen Eindruck, den es dabei von dem Beklagten gewonnen hat, ist es zu der Auffassung gelangt, daß dessen Angaben über den Unfallverlauf glaubhaft sind. Hiervon ausgehend hat es

festgestellt, daß drei schwere achterliche Seen von ungewöhnlicher Wucht und Höhe den Untergang des zuvor eben im Wasser gelegenen MS "Colonia" verursacht haben und die Instabilität des Schiffes dabei keine Rolle gespielt hat. Demgegenüber hat das Berufungsgericht ohne eine erneute Vernehmung des Beklagten dessen persönliche Glaubwürdigkeit abweichend vom Landgericht beurteilt und seine Angaben über den Unfallhergang für nicht verläßlich angesehen. Insoweit hat das Berufungsgericht gegen §§ 451, 398 Abs. 1 ZPO verstoßen. Zwar steht nach diesen Vorschriften die nochmalige Vernehmung einer Partei im Ermessen des Berufungsgerichts. Dieses übt sein Ermessen aber pflichtwidrig aus, wenn es die persönliche Glaubwürdigkeit einer Partei anders als das erstinstanzliche Gericht beurteilt, ohne sie nochmals zu vernehmen. Denn damit fehlt ihm der unmittelbare Eindruck, um die Wahrheitsliebe der Partei selbst beurteilen zu können (vgl. BGH, Urt. v. 26. September 1963 - II ZR 138/61, LM ZPO § 398 Nr. 2 sowie Urt. v. 24. Oktober 1973 - VIII.ZR 111/72, LM aaO Nr. 7). Das trifft unabhängig davon zu, ob die Partei in erster Instanz auf ihre Aussage beeidigt worden ist oder nicht.

Entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung ändert an dieser Beurteilung nichts, daß sich nach Ansicht des Berufungsgerichts "für eine Vernehmung des Beklagten als Partei, die die Klägerinnen nicht beantragt haben, keine ausreichenden Gründe (siehe § 448 ZPO) gefunden haben". Dabei kann zu ihren Gunsten davon ausgegangen werden, daß das Berufungsgericht mit diesem Satz nicht lediglich hat ausdrücken wollen, ihm habe der im Berufungsrechtszug vorliegende Tatsachen- und Beweisstoff

nicht genügt, um selbst eine Parteivernehmung des Beklagten von Amts wegen anzuordnen, sondern daß es damit hat ausführen wollen, das Landgericht habe den Beklagten unter Verstoß gegen § 448 ZPO vernommen. Das hilft der Revisionserwiderung aber aus folgendem Grunde nicht weiter:

Ein Verstoß gegen § 448 ZPO ist kein unheilbarer Mangel im Sinne des § 295 Abs. 2 ZPO (Senatsurt. v. 6. Oktober 1977 - II ZR 141/76, VersR 1977, 1124, 1125). Ein heilbarer Mangel kann aber nicht mehr gerügt werden, wenn die (betroffene) Partei den Mangel bei der nächsten mündlichen Verhandlung nicht gerügt hat, obgleich sie erschienen ist und ihr der Mangel bekannt war oder bekannt sein mußte (§ 295 Abs. 1 2. Alternative ZPO). Hier war es nun so, daß zunächst der Einzelrichter und sodann die Kammer für Handelssachen den Beklagten gemäß § 448 ZPO vernommen haben. Das ist von den Klägerinnen nicht gerügt worden, und zwar auch dann nicht, nachdem das Landgericht in seinem Urteil eingehend die Gründe dargelegt hatte, die es bewogen haben, den Beklagten von Amts wegen zu vernehmen, so daß jedenfalls im Berufungsrechtszug für die Klägerinnen klar erkennbar war, ob das Landgericht das ihm im Rahmen des § 448 ZPO zustehende Ermessen fehlerhaft ausgeübt hat. Stattdessen haben sich die Klägerinnen im Berufungsrechtszug nur gegen die Würdigung der Aussage des Beklagten durch das Landgericht gewandt und hierzu vor allem vorgetragen, dieses habe dessen Angaben ein zu großes Gewicht beigemessen. Entgegen der Ansicht der Revisionserwiderung hat damit für das Berufungsgericht nicht mehr die Möglichkeit bestanden, seinerseits das vom Landgericht ausgeübte

Ermessen zu überprüfen. Vielmehr mußte es die erstinstanzliche Parteivernehmung des Beklagten als vollwertiges Beweismittel hinnehmen. Wie § 295 Abs. 1 ZPO deutlich macht, steht es grundsätzlich im Belieben der Parteien, ob sie es zulassen wollen, daß das Gericht Beweisstoff verwertet, den dieses verfahrensfehlerhaft beschafft hat.

III. Danach bedarf die Sache erneuter Prüfung durch das Berufungsgericht. Diese ist nicht, wie die Revisionserwiderung meint, deshalb entbehrlich, weil nach den Ausführungen des Berufungsgerichts MS "Colonia" wegen der fehlerhaften Beladung und der bereits am 19. November 1977 bestehenden Wetterlage Boston überhaupt nicht hätte verlassen dürfen, außerdem der in dem Antritt der Reise liegende Pflichtverstoß des Beklagten als Ursache für den späteren Untergang des Schiffes "gar nicht wegzudenken sei". Der Beklagte hat den Klägerinnen nicht dafür zu haften, daß er mit einem seeuntüchtigen Schiff ausgelaufen ist. Vielmehr liegt ein Haftungstatbestand zu Gunsten der Klägerinnen erst dann vor, wenn der Verlust der von ihnen versicherten Ladung auf der Seeuntüchtigkeit des Schiffes beruht.

IV. Da die Verurteilung des Beklagten aus verfahrensrechtlichen Gründen nicht haltbar ist, bedarf es keiner Entscheidung darüber, ob das Berufungsgericht den von dem Beklagten für den Fall einer Verurteilung gestellten Hilfsantrag zu Recht abgewiesen hat. Mit Rücksicht auf die Ausführungen des Berufungsgerichts zu diesem Punkt sowie die hiergegen vorsorglich gerichteten Angriffe der Revision erscheint jedoch folgende Bemerkung angebracht:

Nach § 486 Abs. 1 HGB kann der Reeder seine Haftung für vertragliche oder außervertragliche Ansprüche Dritter auf Ersatz des Schadens aus dem Verlust oder der Beschädigung einer Sache beschränken, sofern die Ansprüche aus der Verwendung des Schiffes entstanden sind. Dies gilt nach § 486 Abs. 4 Satz 2 HGB nicht, wenn der Reeder den Schaden selbst verschuldet hat. Ist allerdings der Reeder zugleich Kapitän seines Schiffes, so betrifft ihn diese Vorschrift nicht, sofern er in der Eigenschaft als Kapitän den Schaden fahrlässig verursacht hat (§ 487 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 HGB; vgl. auch Art. 6 Abs. 3 des Internationalen Übereinkommens über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen vom 10. Oktober 1957 - BGBl. 1972 II 672, auf den die besondere Regelung des § 487 Abs. 1 Nr. 2 und Abs. 2 Satz 2 HGB zurückgeht). Das ist beispielsweise bei nautischen Fehlern des Reeder-Kapitäns anzunehmen, oder wenn er nicht dafür gesorgt hat, daß die Güter gehörig gestaut werden oder daß das Schiff nicht überladen wird (vgl. § 514 HGB). Indes ist das Berufungsgericht offenbar der Ansicht, daß Fehler beim Beladen des Schiffes, die dessen Seeuntüchtigkeit bewirken, den Pflichtenkreis des Reeders berühren und deshalb der Reeder-Kapitän seine Haftung für derartige Fehler nicht beschränken könne. Dabei verkennt es, daß § 487 Abs. 2 Satz 2 HGB die Befugnis des Reeder-Kapitäns, seine Haftung zu beschränken, an die Art seiner Tätigkeit und nicht daran knüpft, daß der von ihm begangene Fehler die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht berührt. Im Schrifttum wird allerdings die Ansicht vertreten, es gehöre zu den Pflichten, die der Reeder-Kapitän in seiner Eigenschaft als Reeder zu erfüllen habe, daß er sich vor Reiseantritt des Schiffes über dessen Seetüchtigkeit vergewissere (Sotiropoulos,

Die Beschränkung der Reederhaftung S. 290; Freise, Die summenmäßige Beschränkung der Reederhaftung nach kommandem Recht S. 127; Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 1. Teil § 487 Rnr. 5). Insoweit ist richtig, daß der Reeder für die ordnungsgemäße Beschaffenheit und Ausrüstung des Schiffes zu sorgen hat, mag daneben auch der Kapitän dafür verantwortlich sein, daß das Schiff bei Reiseantritt seetüchtig ist (vgl. § 513 HGB). Hingegen obliegt es dem Reeder im allgemeinen nicht, sich selbst um das ordnungsgemäße Beladen des Schiffes zu kümmern. Bewirkt daher eine fehlerhafte Beladung des Schiffes dessen Seeuntüchtigkeit, so geht es insoweit nicht um die Verletzung einer Reeder-, sondern einer Kapitäns-pflicht. Hier ist nun allerdings die Besonderheit gegeben, daß die Seeberufsgenossenschaft dem Beklagten als Reeder wegen der Unbenutzbarkeit der seitlichen Ballastwassertanks des MS "Colonia" bestimmte Auflagen für das Beladen des Schiffes gemacht hat. Die Beachtung dieser Auflagen gehörte damit auch zu den Reederpflichten des Beklagten.

Deshalb kann er im Streitfall seine Haftung aus der auflagenwidrigen Beladung des Schiffes nicht beschränken, falls diese den Verlust der von den Klägerinnen versicherten Ladung verursacht haben sollte.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh