

115

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BinnSchG §§ 7, 26, 157; HGB §§ 414, 439

- a) Mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers ist es nicht zu vereinbaren, wenn er nässeempfindliche Chemikalien (hier: Kalkammonsalpeter) in einem Raum befördert, dessen Querwände (Schotten) nicht völlig wasserdicht sind.
- b) Die Regelung, daß die Verjährung von Ansprüchen gegen den Frachtführer wegen Verlustes des Frachtgutes mit dem Ablauf des Tages beginnt, an welchem er das Gut hätte abliefern müssen, ist nicht anzuwenden, soweit er in seiner Eigenschaft als Schiffseigner oder als Schiffsführer in Anspruch genommen wird.

BGH, Urt. v. 26. Mai 1975 - II ZR 21/74 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 21/74

URTEIL

Verkündet am

26. Mai 1975

Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Otto W [REDACTED], Hu [REDACTED]/O [REDACTED],
H [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

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

gegen

die Ba [REDACTED] A [REDACTED]- und S [REDACTED]-Fabrik AG, L [REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstandsvorsitzenden Matthias
Se [REDACTED], ebendort,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

Streithelfer der Klägerin:

1. Schiffseigner Walter J [REDACTED] sen., D [REDACTED],
D [REDACTED] M [REDACTED],
2. Schiffsführer Gerhard J [REDACTED] jun., D [REDACTED],
D [REDACTED] M [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. Mai 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Fleck, Dr. Bauer und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schifffahrtsobergerichts Köln vom 7. Dezember 1973 wird auf Kosten des Beklagten zurückgewiesen. Dieser hat auch die außergerichtlichen Kosten der Streithelfer zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Eigentümerin und Absenderin einer Partie von 700 t Kalkammonsalpeter, die mit MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" (748 t; 460 PS) von L[REDACTED] nach Br[REDACTED] befördert werden sollte. Während der Reise wurde das Fahrzeug am 21. Mai 1970 bei Rhein-km [REDACTED], [REDACTED] von MS "Stadt Kö[REDACTED] [REDACTED]" an der Steuerbordseite gerammt. Es erhielt ein Leck in Raum IV, der innerhalb kurzer Zeit mit Wasser vollief. Infolge undichter Laderaumschotten drang das Wasser in die angrenzenden Räume III und V. Dadurch gerieten auch die in diesen Räumen befindlichen Teile der Ladung in Verlust. Hierfür machen die Klägerin sowie der Eigner und der Schiffsführer des MS "Kö[REDACTED]", die dieser als Streithelfer beigetreten sind, den Beklagten als



Eigner und Schiffer des MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" verantwortlich. Mit Rücksicht darauf, daß die Klägerin zwischenzeitlich den Ladungsverlust in den Räumen III und V von dem Ladungsversicherer, der G[REDACTED]-K[REDACTED]-Versicherungs AG, ersetzt erhalten und diese ihr einen etwaigen nach § 67 VVG auf sie übergegangenen Schadensersatzanspruch wieder abgetreten hat, haben die Klägerin und die Streithelfer beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 63.511,14 DM nebst Zinsen an die G[REDACTED]-K[REDACTED]-Versicherungs AG zu verurteilen, und zwar außer dinglich mit MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" im Rahmen des Binnenschiffahrtsgesetzes auch persönlich haftend. Nach ihrer Ansicht hat der Beklagte für den Transport der Partie Kalkammonsalpeter ein fahruntüchtiges Schiff vorgelegt, weil die Laderaumschotten zwischen Raum IV und den Räumen III und V nicht dicht gewesen seien.

Demgegenüber hält der Beklagte die Klage schon deshalb für unbegründet, weil das Wasser in die Räume III und V des MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" im wesentlichen nur dadurch gelangt sei, daß sich in den Laderaumschotten jeweils unmittelbar unter dem Gangbord kleine Öffnungen befunden hätten, die durch die Bauweise des Schiffes bedingt gewesen seien, selbst bei dessen voller Abladung noch oberhalb der Wasserlinie gelegen und es keinesfalls fahruntüchtig gemacht hätten; das zeige auch das Tauglichkeitsattest für MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]". Außerdem hat der Beklagte die Einrede der Verjährung erhoben.

Das Schiffahrtsgericht und das Schiffahrtsobergericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin und die Streithelfer beantragen, verfolgt der Beklagte den Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist der Beklagte nach § 7 Abs. 1 und 2, § 8 Abs. 1 und 4 BinnSchG für den Verlust der Ladung in den Räumen III und V schadensersatzpflichtig. Der Verlust sei eingetreten, weil MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" infolge undichter Laderaumschotten (Öffnungen unterhalb des Gangbords; Korrosionslöcher bis zu 3 qcm in dem Schott zwischen den Räumen III und IV) fahruntüchtig gewesen sei. Dabei könne offen bleiben, ob dem Schiff die absolute Fahrtüchtigkeit gefehlt habe. Jedenfalls habe keine relative Fahrtüchtigkeit vorgelegen, weil es nicht geeignet gewesen sei, gerade das Gut, das es geladen hatte, an den Ablieferungsort zu befördern. Bei diesem habe es sich nämlich um eine äußerst nässeempfindliche Chemikalie gehandelt. In einem solchen Falle dürfe aber ein Leck nicht dazu führen, daß auch in die anderen Teile des Schiffes Wasser eindringe und die Ladung verderbe. Vielmehr müßten beim Transport einer derartigen Ladung alle Laderaumschotten wasserundurchlässig sein. Dem stehe Art. 21 Nr. 2 Abs. 1 der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße vom 30. April 1950 (RheinSchUO) nicht entgegen. Vielmehr

bestimme die Vorschrift ausdrücklich, daß Fahrzeuge aus Metall mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen sein müßten und daß jeder durch solche Schotten begrenzte Raum für sich jederzeit lenzbar sein müsse. Auch könne den Beklagten nicht entlasten, daß MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" einige Monate vor der Havarie untersucht und auf Grund des Untersuchungsergebnisses erneut ein Tauglichkeitsattest für das Fahrzeug ausgestellt worden sei. Denn ein solches Attest habe ihn nicht von der Pflicht befreit, erkennbare Mängel zu beachten und zu beseitigen, was nach den Ausführungen des Sachverständigen auch hinsichtlich der Öffnungen im oberen Teil der Laderaumschotten ohne Schwierigkeiten möglich gewesen sei.

2. Es kann dahinstehen, ob diese Ausführungen in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung standhalten. Jedenfalls hat der Beklagte gegen die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers (§ 7 Abs. 1 BinnSchG) schon dadurch verstoßen, daß er die nässeempfindliche Ladung in Räumen untergebracht hat, deren Schotten nicht vollständig wasserdicht waren. Damit bestand die Gefahr (die sich alsdann auch verwirklicht hat), daß beim Leckwerden eines Laderaumes (durch Raken, infolge einer Kollision oder aus anderen Gründen) des mit mehreren Laderäumen ausgestatteten MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" das Wasser von dort in die angrenzenden Räume eindringen und zum Verlust der darin gestauten Teile der Ladung führen werde. Dabei wäre es, wie auch von der Revision nicht bezweifelt werden kann, ohne Schwierigkeiten möglich gewesen, die durch die Bauweise des MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]"

bedingten - dem Beklagten bekannten (vgl. dessen Angaben im Verklarungsverfahren, Prot. v. 15. 6. 1970 S. 3) - Öffnungen an den Stoßstellen Gangbord/Außenhaut/Schott nachträglich zu verschließen und so die Laderaumschotten dicht zu machen.

Daß das unterblieben und deshalb ein Teil der in die Obhut des Beklagten gegebenen Ladung in Verlust geraten ist, gereicht diesem auch zum Verschulden. Daran ändert entgegen der Ansicht der Revision nichts, daß nach den Vorschriften des Ge[REDACTED] Ll[REDACTED] für Klassifikation und Bau von stählernen Binnenschiffen "Laderaumschotte nur im unteren Drittel der Seitenhöhe wasserdicht sein sollen" und daß nach Art. 21 Nr. 2 RheinSchUO nicht ausdrücklich festgelegt ist, bis zu welcher Höhe diese hinaufgeführt sein müssen (anders Art. 28 a RheinSchUO für die Schotten der Fahrgastschiffe). Ferner kann es den Beklagten in diesem Zusammenhang nicht entlasten, daß bei den periodischen Untersuchungen des MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" die Öffnungen am oberen Ende der Laderaumschotten nicht beanstandet worden sind und ihm am 20. Januar 1970 erneut ein bis zum 1. Dezember 1972 laufendes Tauglichkeitsattest für das Fahrzeug erteilt worden ist. Denn für die Frage, wie die einzelnen Räume beschaffen sein mußten, in denen er die ihm zum Transport mit MS "Fr[REDACTED] Ha[REDACTED]" anvertraute nässeempfindliche Ladung unterzubringen hatte, besagen die erwähnten Vorschriften und der Inhalt des Tauglichkeitsattestes nichts. Danach ist aber ein Schadensersatzanspruch der Klägerin gegen den Beklagten als Schiffer (§ 7 Abs. 1 und 2 BinnSchG) und als Eigner (§§ 3, 4 Abs. 1 und 2 Satz 1 BinnSchG) des MS "Frisches Haff"

wegen des Verlustes der Ladung in den Räumen III und V dieses Fahrzeugs gegeben.

3. Dieser Anspruch ist nicht verjährt. Allerdings ist es richtig, daß die Verjährungseinrede des Beklagten durchgreifen würde, wenn die für das Frachtgeschäft geltenden §§ 26 BinnSchG, 439, 414 HGB anzuwenden wären. Das ist jedoch mit den Vorinstanzen zu verneinen, weil sich die Verjährung von Forderungen gegen den Schiffeigener oder gegen den Schiffsführer, auch wenn sie zugleich Frachtführer gewesen sind, nach § 117 Nr. 7, § 118 BinnSchG a.F. (ab 6. September 1972 nach § 117 Abs. 1 Nr. 7 und Abs. 2, § 118 BinnSchG n.F.) und nicht nach den genannten frachtrechtlichen Bestimmungen richtet. Grundsätzlich gilt für die Verjährung eines aus einer bestimmten Norm hergeleiteten Anspruchs die dieser Norm zugeordnete Verjährungsvorschrift. Hiervon kann allerdings eine Ausnahme in Betracht kommen, wenn sich der Anspruch auch auf eine weitere Norm stützen läßt, für die eine andere Verjährungsregelung eingreift und sich aus dem gesetzgeberischen Zweck dieser Regelung ergibt, daß sie den Anspruch unabhängig von der jeweiligen Anspruchsgrundlage ergreifen soll. So liegt es hier jedoch nicht. In beiden Fällen beträgt die Verjährungsfrist im Interesse einer alsbaldigen Schadensregelung nur ein Jahr. Unterschiedlich ist lediglich der Zeitpunkt, von dem ab die Verjährungsfrist jeweils zu laufen beginnt. Während dies bei der frachtrechtlichen Haftung der Zeitpunkt ist, an welchem die Ablieferung (des beschädigten oder geminderten Gutes) stattgefunden hat oder (bei Verlust oder verspäteter Ablieferung) hätte bewirkt sein müssen, läuft die Verjährungs-

frist bei der schiffahrtsrechtlichen Haftung ab dem Schlusse des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist. Diesen Unterschied hat der Gesetzgeber bei der Schaffung des Binnenschiffahrtsgesetzes in Kauf genommen. Das zeigt sein Hinweis darauf, daß § 58 BinnSchG ("Der Frachtführer haftet für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, ...") in die Regelung der §§ 117, 118 BinnSchG nicht mit einbezogen werde (vgl. den Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, Reichstagsdrucksache Nr. 81 9. Legislatur-Periode III. Session 1894/95, Achter Abschnitt der Begründung). Offenbar wollte er damit die Ansprüche gegen den Frachtführer in der Binnenschiffahrt mit denen gegen den Landfrachtführer verjährungsrechtlich gleichbehandeln (vgl. auch Art. 408 Abs. 3, Art. 386 Abs. 2 ADHGB), wogegen er den Lauf der Verjährungsfrist für die sich aus dem Betrieb eines Schiffes gegen den Eigner und den Schiffer ergebenden Forderungen zu einem Zeitpunkt beginnen lassen wollte, welcher bereits der schon damals in Aussicht genommenen Regelung des späteren

§ 201 BGB entsprach. Mit Rücksicht darauf verbietet es sich, die Vorschriften der §§ 26 BinnSchG, 439, 414 Abs. 2 HGB auf einen Fall der vorliegenden Art anzuwenden.

4. Danach war die Revision zurückzuweisen.

Stempel

Richter am BGH Dr. Schulze
ist wegen Urlaubs an der
Unterschrift verhindert.

Fleck

Stempel

Dr. Bauer

Bundschuh