

13

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: nein

BinnSchG § 61

a) Zur Frage, ob das Erlöschen der Ansprüche gegen den Frachtführer nach § 61 Abs. 1 oder 2 BinnSchG auch solche aus Verletzung des Eigentums an den beförderten Gütern umfaßt.

b) Zur Beweislast im Rahmen des § 61 Abs. 4 BinnSchG.

BGH, Urt. v. 22. Oktober 1984 - II ZR 34/84 - Schifffahrtsober-
gericht Köln
Schifffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 34/84

URTEIL

Verkündet am

22. Oktober 1984

Kaufmann

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der H[REDACTED] & Sch[REDACTED] GmbH, V[REDACTED]weg [REDACTED]-[REDACTED], D[REDACTED],
vertreten durch die Geschäftsführer Helmut S[REDACTED],
Hans-Joachim K[REDACTED], Dr. Franz P[REDACTED] und Helmut W[REDACTED],
dortselbst,

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

g e g e n

den Schiffseigner Antonius P[REDACTED], Q[REDACTED] St. Le[REDACTED], [REDACTED],
Lü[REDACTED] (B[REDACTED]),

Beklagten und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

13

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 22. Oktober 1984
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Bundschuh,
Dr. Seidl und Brandes

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des Schiffsahrts-
obergerichts Köln vom 22. November 1983 wird
auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Hauptfrachtführer eines Transports
von 800 t Walzdraht in Rollen. Die Güter sollten von
Hochfeld nach Venlo befördert werden. Hierfür schaltete
die Klägerin den Beklagten als Unterfrachtführer mit
seinem MS "I [REDACTED]" (930 t) ein. Während sich die Güter
an Bord befanden, führten der Beklagte und seine Ehefrau
mit einer dünnflüssigen Teeremulsion Konservierungs-
arbeiten an dem Fahrzeug aus. Dabei wurde ein Teil der
Güter durch Teerspritzer verunreinigt. Das reklamierte
die Empfängerin der am 15. und 16. März 1982 in Venlo
gelöschten Drahtrollen am 17. März 1982 gegenüber der
Herstellerin und Verkäuferin der Güter. Diese gab die



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Reklamation an die Klägerin weiter, die sich ihrerseits deswegen mit dem Beklagten in Verbindung setzte. Am 31. März 1982 erfolgte eine gemeinsame Besichtigung der Drahtrollen. Zum Ergebnis heißt es in dem Schaden-Zertifikat vom 6. April 1982, daß 460 t der Drahtrollen Teerspritzer aufwiesen und einer Glühbehandlung unterzogen werden müßten (Kosten: 73.600 hfl), um diese zu entfernen; erst dann könnten die verunreinigten Drahtrollen mit Erfolg gebeizt werden, was für die von der Empfängerin vorgesehene Weiterverarbeitung zu Spannbetondrähten notwendig sei.

Nach Ansicht der Klägerin hat der Beklagte die verunreinigten Drahtrollen grob fahrlässig beschädigt. Mit der Klage verlangt sie von ihm die genannten 73.600 hfl sowie 645 DM (Kosten für das Schaden-Zertifikat) und 550 DM eigene Interventionskosten, jeweils nebst Zinsen. Die beiden ersten Beträge sind ihr von der Verklagerseite in Rechnung gestellt worden. Soweit sie die Klage auf Verletzung des Eigentums der Herstellerin und Verkäuferin der Güter stützt, klagt sie aus abgetretenem Recht.

Der Beklagte hält die geltend gemachte Schadensersatzforderung wegen nicht rechtzeitiger Schadensfeststellung für erloschen. Im übrigen meint er, daß er wegen des teilweise angerosteten Zustands der Drahtrollen weder deren Verunreinigung durch Teerspritzer habe erkennen können noch annehmen müssen, daß es sich um ein empfindliches Ladungsgut handle; jedenfalls habe er nicht grob fahrlässig gehandelt.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung der Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat keinen Erfolg.

1. Grundlage für einen eigenen Schadensersatzanspruch der Klägerin ist § 58 Abs. 1 BinnSchG. Nach dieser Vorschrift haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme der Güter bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten. In dieser Richtung hat der Beklagte nichts vortragen können.

2. Nach § 61 Abs. 1 BinnSchG können nach der Annahme der Güter durch den Empfangsberechtigten Ansprüche wegen einer Beschädigung des Gutes, die bei der Annahme äußerlich erkennbar ist, nur geltend gemacht werden, wenn vor der Annahme der Zustand der Güter durch amtlich bestellte Sachverständige festgestellt ist. Das ist hier nicht geschehen. Demnach ist der Schadensersatzanspruch der Klägerin erloschen (vgl. Vortisch/Zschucke, Binnenschifffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 61 Anm. 1 a;

Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 281/282), sofern die Verunreinigung der Drahtrollen mit Teerspritzern bei der Annahme des Gutes äußerlich erkennbar gewesen sein sollte, was das Schiffahrtsobergericht offen gelassen hat. War das hingegen nicht der Fall, so steht dem Schadensersatzanspruch der Klägerin jedenfalls entgegen, daß das Verfahren zur Feststellung der Beschädigung des Gutes nach den rechtlich einwandfreien Darlegungen des Schiffahrtsobergerichts nicht rechtzeitig (entsprechend der Vorschrift des § 61 Abs. 2 BinnSchG) eingeleitet worden ist.

3. Indes kann sich der Frachtführer auf die Vorschriften des § 61 Abs. 1 oder 2 BinnSchG nicht berufen, wenn er den Schaden vorsätzlich oder grob fahrlässig verursacht hat (§ 61 Abs. 4 BinnSchG). Beides hat das Schiffahrtsobergericht verneint. Daß der Beklagte die Drahtrollen nicht vorsätzlich verunreinigt hat, kann auch die Revision nicht bezweifeln. Soweit sie sich dagegen wendet, daß das Schiffahrtsobergericht keine grobe Fahrlässigkeit des Beklagten angenommen hat, müssen ihre Angriffe daran scheitern, daß der Senat dessen Ausführungen nur beschränkt nachprüfen kann. Nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes ist die Entscheidung, ob ein vorwerfbares Verhalten als grob fahrlässig zu bewerten ist, dem Tatrichter vorbehalten, der im Einzelfall unter Würdigung aller Umstände nach seinem pflichtgemäßen Ermessen darüber zu befinden hat. In diesem Rahmen hat sich das Schiffahrtsobergericht gehalten, soweit es

ausgeführt hat, dem Beklagten falle jedenfalls deshalb kein grobes Verschulden zur Last, weil er - wie auch jeder andere Schiffsführer in vergleichbarer Lage - nicht ohne weiteres habe erkennen können, daß etwaige Teerspritzer auf den angerosteten Drahtrollen eine Beschädigung der Güter darstellen würden, zumal er den Verwendungszweck der Ladung, insbesondere ihre Weiterbehandlung in bestimmten technischen Verfahren nicht gekannt und von der Verladerseite jeder Hinweis auf die Empfindlichkeit der Drahtrollen gegenüber Teerspritzern gefehlt habe.

Nun hat sich das Schiffahrtsobergericht auch deshalb außerstande gesehen, ein grobes Verschulden des Beklagten zu bejahen, weil es mangels hinreichendem Vortrag der Klägerin völlig offen sei, wie und in welchem Umfang die Konservierungsarbeiten vorgenommen worden seien, ob sie notwendigerweise zu einer Beschädigung der Ladung hätten führen müssen, ob und gegebenenfalls welche Schutzmaßnahmen (Abdeckungen) erfolgt und ob die Teerspritzer auf den verrosteten Drahtrollen sofort oder jedenfalls noch während der Konservierungsarbeiten wahrnehmbar gewesen seien. Ob diese Darlegungen, wie die Revision meint, verfahrensrechtlich fehlerhaft oder aus sonstigen Gründen rechtlich nicht haltbar sind, kann offen bleiben, da schon die im vorstehenden Absatz wiedergegebenen Ausführungen des Schiffahrtsobergerichts dessen Ansicht tragen, der Beklagte habe die Drahtrollen nicht grob fahrlässig beschädigt. Zur Klarstellung erscheint es jedoch geboten,

zu der von der Revision angesprochenen Beweislastfrage folgendes zu bemerken:

Gewiß sind Vorgänge auf einer Frachtreise der Kenntnis und der Kontrolle der Ladungsbeteiligten in aller Regel entzogen. Dem trägt das Binnenschiffahrtsgesetz dadurch Rechnung, daß es bei Verlust oder Beschädigung der Güter dem Frachtführer die Beweislast dafür aufbürdet, daß ihn (oder seine Leute) daran kein Verschulden trifft (§ 58 Abs. 1 BinnSchG). Hingegen will die Regelung des § 61 BinnSchG den Frachtführer "gegen die nachträgliche Erhebung von Ansprüchen schützen, deren Zurückweisung für ihn nach der Auslieferung des Gutes mit besonderen Schwierigkeiten verbunden ist" (vgl. Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt S. 86 - Carl Heymanns Verlag 1895). Diesen Schutz soll er allerdings verlieren, wenn er den Schaden grob verschuldet hat (§ 61 Abs. 4 BinnSchG). Das darzutun und zu beweisen, ist Sache des sich gegen das Erlöschen seiner Forderung (§ 61 Abs. 1 und 2 BinnSchG) wendenden Ladungsbeteiligten. Hier - weiter - die Beweislast zum Nachteil des Frachtführers dahin umzukehren, daß er seine Sorgfaltspflicht nicht in ungewöhnlich großem Maße verletzt hat, wäre um so weniger zu billigen, als das Erlöschen der Forderung die Folge einer nicht rechtzeitigen Schadensfeststellung ist und diese auf der Seite der Ladungsbeteiligten eingetretene Säumnis gerechterweise nicht

zu einer beweismäßigen Schlechterstellung des Frachtführers führen kann (zur Beweislast des Ersatzberechtigten vgl. auch Vortisch/Zschucke a.a.O. Anm. 1 d).

4. Soweit die Klägerin aus abgetretenem Recht der Herstellerin und Verkäuferin der Drahtrollen Schadensersatz von dem Beklagten verlangt, ist - mangels frachtvertraglicher Beziehungen zwischen dieser und dem Beklagten - Grundlage des Anspruchs § 823 Abs. 1 BGB. Jedoch fällt auch dieser unter die Vorschrift des § 61 BinnSchG (vgl. auch Vortisch/Zschucke a.a.O. Anm. 1 c; Mittelstein a.a.O. S. 282). Abweichend von § 438 HGB spricht § 61 Abs. 1 BinnSchG nicht nur von Ansprüchen "aus dem Frachtvertrag", sondern von solchen schlechthin. Das hat seinen guten Grund darin, daß bei einer Beschädigung der Güter regelmäßig zugleich eine Eigentumsverletzung vorliegt, so daß § 61 BinnSchG weitgehend bedeutungslos wäre, wenn er die Ansprüche aus Eigentumsverletzung nicht umfassen würde (für den ähnlichen Fall des § 660 HGB vgl. das Senatsurteil BGHZ 86, 234, 238 ff.). Die Vorschrift gilt für Ansprüche aus Eigentumsverletzung auch dann, wenn, wie hier, der Eigentümer der Güter nicht zugleich Ladungsbeteiligter (§ 7 Abs. 2 BinnSchG) ist, jedoch den Transport der Güter veranlaßt hat (vgl. auch Helm in Großkomm. HGB § 429 Anm. 93). Wie zu entscheiden wäre, wenn die

Güter ohne Wissen des Eigentümers versandt und dabei durch Verschulden des Frachtführers beschädigt werden, braucht bei dem im Streitfall gegebenen Sachverhalt nicht erörtert zu werden.

Stimpel Dr. Bauer Bundschuh Dr. Seidl Brandes