

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

zu b) und c)

a) HGB § 559 Abs. 2

Zum Entlastungsbeweis des Verfrachters beim Kentern des Schiffs kurz nach dem Auslaufen.

b) HGB §§ 559, 607 Abs. 2

Der Verfrachter kann sich gegenüber seiner Haftung für anfängliche See- oder Ladungstüchtigkeit nicht darauf berufen, der Schaden sei durch ein Verhalten seiner Leute oder der Schiffsbesatzung bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffs entstanden und daher von ihm nicht zu vertreten.

c) HGB §§ 486, 510

Der Verfrachter, der nicht zugleich Reeder oder Ausrüster ist, haftet in entsprechender Anwendung des § 486 HGB für die dort genannten Ansprüche nur bis zur Höhe des Wertes von Schiff und Fracht.

BGH, Urt. v. 28. Juni 1971 - II ZR 66/69 - OLG Hamburg
LG Hamburg

X 6

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 66/69

URTEIL

Verkündet am

28. Juni 1971

Heil,

Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der "A[REDACTED]" Versicherung-Aktiengesellschaft in
H[REDACTED], vertreten durch ihren Vorstand, Herbert v. M[REDACTED],
Dr. Jürgen Hü[REDACTED], Wolf F. K[REDACTED], Jobst v. d. Me[REDACTED],
Erich Mü[REDACTED], Herbert S[REDACTED], H[REDACTED] S., B[REDACTED] S.,

2. der Ba[REDACTED] T[REDACTED]-Versicherungs-Gesellschaft in Ba[REDACTED],
vertreten durch ihren Vorstand, dieser vertreten durch den
Hauptbevollmächtigten für Deutschland, Dr. Klaus G[REDACTED],
F[REDACTED], Go[REDACTED]platz 1 - 2,

Klägerinnen, Revisionsklägerinnen
und Anschlußrevisionsbeklagte,

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

gegen

1. die D[REDACTED]-Gesellschaft "N[REDACTED]" in Br[REDACTED],
vertreten durch die Mitglieder ihres Vorstandes Jürgen
W[REDACTED] und Walter Ho[REDACTED], Br[REDACTED], L[REDACTED]straße 1 - 2,

Beklagte, Revisionsbeklagte
und Anschlußrevisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

2. die Partenreederei MS "Ne[REDACTED]" in H[REDACTED], vertreten durch
ihren Korrespondenzreeder, die Hans Kr[REDACTED] GmbH, H[REDACTED] S.,
Mattentwiete 5,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 28. Juni 1971 unter Mitwirkung der Bundesrichter Fleck, Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Kellermann

für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerinnen und die Anschlußrevision der Beklagten zu 1 gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 13. März 1969 werden zurückgewiesen.

Die Kosten der Revisionsinstanz fallen zu 76/100 der Klägerin zu 1, zu 23/100 der Klägerin zu 2 und zu 1/100 der Beklagten zu 1 zur Last.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerinnen haben als Güterversicherer Ladungen versichert, die mit dem MS "Ne[REDACTED]" der Beklagten zu 2, das von der Beklagten zu 1, einer Linienreederei, durch eine Deutzeit-Chartepartie in Zeitcharter genommen war, von An[REDACTED] nach Sa[REDACTED] befördert werden sollten. Das Schiff war beladen mit 130 t Stückgut, 42 t Eisenrohren und 1015 t Soda in Papierschäcken. Da die Ladung nicht ganz in den Luken untergebracht werden konnte, wurden 115 t Soda und 42 t Eisenrohre auf Deck gestaut.



Das Schiff (818 BRT, 1400 t Tragfähigkeit) sank etwa 2 1/2 Stunden nach dem Auslaufen aus An[REDACTED] am 29. August 1964 auf der Sch[REDACTED], bevor es V[REDACTED] erreicht hatte, infolge Kenterns. Das Wrack wurde später für 2.000 DM an eine niederländische Bergungsfirma verkauft, die es hob. Das Schiff wurde umgebaut und vom Erwerber wieder in Dienst gestellt.

Der Unfall ist vom Seeamt H[REDACTED] untersucht worden. In seinem Spruch hat das Seeamt festgestellt, daß der Gewichtsschwerpunkt des Schiffes infolge unsachgemäßer Beladung mit Deckslast zu hoch gelegen habe. Den Kapitän treffe ein Verschulden. Von einer Patententziehung hat das Seeamt abgesehen.

Die Klägerinnen haben aus übergegangenem Recht der Ladungseigentümer von der Beklagten zu 1 als Verfrachter und von der Beklagten zu 2 als Reeder Ersatz des Schadens durch den Verlust der Güter verlangt, und zwar die Klägerin zu 1 in Höhe von 164.430 DM und die Klägerin zu 2 in Höhe von 55.247 DM.

Sie haben geltend gemacht, der Kapitän habe die Seeuntüchtigkeit des Schiffes aus den Stabilitätsunterlagen und dem Verhalten des Schiffes erkennen müssen. Für dieses Verschulden hafte die Beklagte zu 1 als Verfrachter unbeschränkt und die Beklagte zu 2 ebenfalls unbeschränkt, weil sie den Kapitän nicht richtig ausgewählt, angewiesen und überwacht habe. Auch habe sie ihren Betrieb nicht richtig organisiert. Der Zeitchartervertrag wirke auch zu Gunsten der Klägerinnen. Die Beklagte zu 2 sei ferner einer Aufforderung der Seeberufungsgenossenschaft, geprüfte Stabilitätsunterlagen an Bord zu nehmen, nicht nachgekommen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt.

Die Beklagte zu 1 hat ein Verschulden des Kapitäns und eigenes Verschulden bestritten. Die Beklagte zu 2 habe dem Kapitän keine ausreichenden Stabilitätsunterlagen zur Verfügung gestellt. Sie, die Beklagte zu 1, habe von schlechten Stabilitätseigenschaften des Schiffs nichts gewußt. Ihre Haftung sei zudem summenmäßig bis zur Höhe des Wertes des Schiffs nach dem Unfall beschränkt, d. h. auf 2.000 DM.

Die Beklagte zu 2 hat eigenes Verschulden am Unfall bestritten und geltend gemacht, sie habe den Kapitän sorgfältig ausgewählt und überwacht.

Das Landgericht hat durch Teilurteil der gegen die Beklagte zu 1 gerichteten Klage (bis auf einen Teil des Zinsanspruchs sowie bis auf einen Teil der Klagforderung der Klägerin zu 2 in Höhe von 6.000 DM, den es dem Schlußurteil vorbehalten hat) stattgegeben. Die Klage gegen die Beklagte zu 2 hat es abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Beklagten zu 1 und 2 als Gesamtschuldner verurteilt, an die Klägerin zu 1 1.475 DM nebst Zinsen und an die Klägerin zu 2 495 DM nebst Zinsen zu zahlen. Die weitergehenden Klagansprüche der Klägerinnen zu 1 und 2, soweit sie in die Berufungsinstanz gelangt waren, hat das Oberlandesgericht abgewiesen. Mit der Revision erstreben die Klägerinnen zu 1 und 2 die Verurteilung der Beklagten zu 1 und 2 in voller Höhe ihrer Anträge in der Berufungsinstanz. Die Beklagte zu 1 verfolgt mit ihrer Anschlußrevision den Antrag auf völlige Abweisung der gegen sie gerichteten Klage weiter. Die Parteien beantragen ferner die Zurückweisung des Rechtsmittels ihrer Gegner.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht (vgl. dessen Urteil VersR 1969, 660 = MDR 1969, 578) hat die Ansprüche der Klägerinnen zu 1 und 2 (Ladungsversicherer) gegen die Beklagte zu 1, die das Schiff der Beklagten zu 2 als Zeitcharterin in ihren Liniendienst eingestellt hatte, unter dem Gesichtspunkt der Haftung des Verfrachters für anfängliche Seetüchtigkeit (§ 559 HGB) für berechtigt gehalten, jedoch der Beklagten zu 1 eine Haftungsbeschränkung entsprechend der des Reeders gewährt. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerinnen zu 1 und 2, die die Verurteilung der Beklagten zu 1 in voller Höhe erstreben (dazu unten II). Mit ihrer Anschlußrevision wendet sich die Beklagte zu 1 gegen ihre Verurteilung überhaupt. Die Rügen der Anschlußrevision, die §§ 559, 607 Abs. 2 HGB und Vorschriften über das Verfahren als verletzt bezeichnen, sind nicht begründet.

1. Das angefochtene Urteil ergibt - entgegen der Ansicht der Anschlußrevision - deutlich, daß das Berufungsgericht das MS "Ne[REDACTED]" infolge übermäßiger Decksladung bei Antritt der Reise in An[REDACTED] (BU S. 24) für nicht ausreichend stabil und deshalb für seeuntüchtig gehalten hat. Diese Ansicht ist auch verfahrensrechtlich einwandfrei begründet worden. Zwar hat das Berufungsgericht keine zahlenmäßigen Feststellungen über die für die Stabilität des Schiffs maßgeblichen Stabilitäts- und Krängungsmomente (Stabilitätsbilanz) getroffen. Es hat aber aus einer Reihe von Indizien den Schluß gezogen, daß die für eine Seereise nötige Stabilität nicht vorhanden war. Dabei hat es ohne einen Verstoß gegen die Denkgesetze, den die Anschlußrevision rügt, zulässigerweise aus dem Verhalten des

Schiffs während der Revierfahrt und dem schließlichen Kentern den Schluß gezogen, daß es schon beim Antritt der Reise keine genügende Stabilität besaß. Der Schluß aus Indizien ist allerdings nicht denkgesetzlich zwingend, aber er kann auf Grund freier Beweiswürdigung eine für die rechtliche Überzeugung ausreichende hohe Wahrscheinlichkeit begründen. Das Berufungsgericht hätte bereits aus der Tatsache des Unterganges des Schiffs kurz nach dem Verlassen des Hafens einen Anscheinsbeweis für die Seeuntüchtigkeit bei Reiseantritt entnehmen können. Das ist internationale Auffassung (vgl. z. B. Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht § 559 IV 1 ; Scrutton, On Charterparties 17. Aufl. S. 87 Anm. 9). Das Berufungsgericht konnte aber auch auf Grund des Verlaufes der Revierfahrt und des Sinkens infolge Kenterns bereits den vollen Beweis des Mangels der Seetüchtigkeit als erbracht ansehen. Die Krängung des Schiffs um 15 bis 18 Grad beim Anziehen des Schleppers zum Ablegen, das schwerfällige Wiederaufrichten des Schiffs bei Rollbewegungen und schließlich das Kentern auf der Schelde nach einer Krängung um 60 Grad bei einer Kursänderung von 5 Grad konnten unbedenklich auch unter Beachtung der vorliegenden Aussagen als überzeugende Umstände dafür betrachtet werden, dem Schiff müsse bereits bei Reiseantritt die nötige Stabilität gefehlt haben. Der Treibstoffverbrauch während der Revierfahrt und die Änderung der Wasserqualität (Frischwasser, Brackwasser, Salzwasser), auf die sich die Beklagte zu 1 berufen hatte und die das angefochtene Urteil nicht erwähnt, sind keinesfalls geeignet, eine erst während der Reise eingetretene Seeuntüchtigkeit darzutun, da diese Umstände notwendig mit der beabsichtigten Seereise verknüpft waren und bei Reiseantritt dafür gesorgt sein mußte, daß durch sie die notwendige Stabilität nicht beeinträchtigt wurde. Ein Sachverständiger

brauchte daher zu diesen Punkten nicht gehört zu werden.

2. Auch den ursächlichen Zusammenhang zwischen der fehlenden Seetüchtigkeit und dem Untergang des Schiffes hat das Berufungsgericht ohne Verfahrensfehler für erwiesen erachtet (BU S. 24). Hierbei hat es das dem Seeamt erstattete Gutachten von Professor We■■■■, dessen Verwertung die Beklagte zu 1 widersprochen hatte, und das Privatgutachten nicht herangezogen. Da nach seinen Feststellungen keine anderen Ursachen als die mangelnde Seetüchtigkeit für das Kentern des Schiffs erkennbar waren, konnte das Berufungsgericht, auch ohne daß eine Begutachtung stattfand, zu dem Schluß gelangen, das Schiff sei infolge seiner mangelnden Stabilität gekentert. Die Ladung war in diesem Zeitpunkt noch nicht übergegangen und andere Ursachen für eine gefährliche Krängung, wie ungewöhnlicher Winddruck, sind nicht dargelegt. Auch hier hätte ein Anscheinsbeweis herangezogen werden können, der nicht entkräftet war (vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. § 559 Anm. 17).

3. Das Berufungsgericht betrachtet den Kapitän als Erfüllungsgehilfen des Verfrachters bei der Herstellung der Seetüchtigkeit des Schiffs, für dessen Verschulden der Verfrachter nach § 278 BGB einzustehen habe. Den ihr nach § 559 Abs. 2 HGB obliegenden Entlastungsbeweis für den Kapitän habe die Beklagte zu 1 nicht geführt. Die Anwendung des § 607 Abs. 2 HGB, der eine Haftung des Verfrachters für das sog. nautische Verschulden seiner Leute und der Schiffsbesatzung ausschließt, hat das Berufungsgericht abgelehnt. Hiergegen wendet sich die An-

schlußrevision vergeblich. Mit Recht hat das Berufungsgericht § 559 HGB als eine Sondervorschrift für die Seetüchtigkeit bei Reiseantritt betrachtet. Nur die Pflicht des Verfrachters zur Erhaltung der Seetüchtigkeit während der Reise fällt unter die allgemeine Ladungsfürsorge (§§ 606 ff HGB), bei der die Haftung für nautisches Verschulden durch § 607 Abs. 2 HGB ausgeschlossen ist. Gerade aus der von der Revision angeführten Behandlung des nautischen Verschuldens in den Haager Regeln, die von § 607 Abs. 2 HGB übernommen wurde, ergibt sich, daß dieser Haftungsausschluß die Herstellung der Seetüchtigkeit bei Reiseantritt nicht betrifft (vgl. Schaps/Abraham aaO § 559 Anm. 9; § 607 Anm. 28; Gramm aaO S. 122). Dem entspricht die internationale Auffassung (Markianos, Die Übernahme der Haager Regeln in die nationalen Gesetze über die Verfrachterhaftung S. 118 Anm. 54; Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis S. 100). Sie findet ihren Grund im Kompromißgedanken der Haager Regeln, nach dem der Verfrachter zwingend für die Sorgfalt bei der Herstellung der anfänglichen Seetüchtigkeit und für das kommerzielle Verschulden der Besatzung, nicht aber für das nautisch-technische Verschulden bei der Führung und sonstigen Bedienung des Schiffs haften soll (Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 267). Die Schwierigkeiten der Abgrenzung müssen in Kauf genommen werden (vgl. Müller, Seeuntüchtigkeit S. 38 ff). Die Ansicht der Anschlußrevision würde gerade die erstrebte zwischenstaatliche einheitliche Behandlung der Verfrachterhaftung gefährden.

4. Das Berufungsgericht hat die Überzeugung erlangt, daß der Kapitän die mangelnde Seetüchtigkeit noch vor dem Ablegen des Schiffs hätte erkennen können. Demgemäß erachtet

es den Entlastungsbeweis gemäß § 559 Abs. 2 HGB für nicht geführt. Die Anschlußrevision meint, der Kapitän habe aus den Stabilitätsunterlagen, die den Fall der Decksladung nicht behandelten, den Schluß ziehen können, die übliche Decksladung sei zulässig. Eine Warnung, solche Stauung an Deck zu lassen, sei auch den Stabilitätsunterlagen für Holz und Koks, die nur eine Ausnutzung der Tragfähigkeit von knapp 60 % vorsahen, nicht zu entnehmen gewesen. Das Berufungsgericht habe die Erfahrungsregel verkannt, daß bei spezifisch schwererer Ladung als Holz (hier 114 t Soda und 42 t Eisenrohre als Decksladung) die Tragfähigkeit zu mehr als 60 % ausgenutzt werden durfte und auch mit besserer Stabilität zu rechnen gewesen sei. Diese Darlegungen ergeben keinen Rechtsirrtum oder Verfahrensfehler des Berufungsgerichts.

Bei der Feststellung der Stabilität vor Reiseantritt geht es um eine höchst verantwortungsvolle Prüfung, da die Seetüchtigkeit das "unverrückbare Fundament für gedeihliches Gelingen jeder Seefahrt" (Wüstendörfer aaO S. 238) ist. Nicht eine rasche Orientierung auf Grund von Stabilitätsblättern, wie sie die Anschlußrevision als ausreichend bezeichnet, stand in Frage, sondern die sorgfältige Anwendung aller Hilfsmittel und Anstellung der von der seemännischen Praxis geforderten Berechnungen. Sind sie unterblieben, so muß der Beweis erbracht werden, daß ihre Vornahme keine Stabilitätsbedenken erbracht hätte. In der internationalen Rechtsprechung sind stets strenge Maßstäbe für die Entlastung des Verfrachters angelegt worden (vgl. z. B. Götz aaO S. 84 Anm. 22). Das Berufungsgericht hat die Anforderungen an den Entlastungsbeweis nicht überspannt.

Auszugehen ist von der Feststellung des Berufungs-

gerichts, daß die Decksbeladung in den Stabilitätsblättern nicht behandelt war und daß der Kapitän in derartigem Umfang Deckslast vorher nicht gefahren hatte. Das Berufungsgericht stützt sich hierbei auf die eigene Angabe des Kapitäns. Ein Hinweis nach § 139 ZPO, gegebenenfalls Beweis für das Gegenteil anzutreten, war nicht erforderlich. Zum Entlastungsbeweis des Verfrachters hätte eine überzeugende Darlegung gehört, daß der Kapitän sich in zumutbarer Weise über eine ausreichende Stabilität unterrichtet hatte. Wenn er keine ausreichende Stabilität feststellen konnte, mußte er von einer solchen Decksladung absehen. Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der Kapitän keine Kontrolle der sog. Rollperiode nach beendeter Stauung vorgenommen hat und daß ein Krängungsversuch mit der letzten Hieve, wenn er überhaupt stattgefunden hat, nur sehr grobschlächtig erfolgt ist. Hiernach hat die Beklagte zu 1 nicht zur Überzeugung des Berufungsgerichts dartun können, daß ordnungsmäßige Kontrollen nach beendeter Beladung stattgefunden haben. Solche Kontrollen werden nach dem nautischen Schrifttum (vgl. Müller/Krauss, Handbuch für die Schiffsführung 6. Aufl. Bd. II S. 351; Boie, Stabilität und Trimm, Hansa 1958, 2343) als geeignete Mittel zur Prüfung der Stabilität zur Vermeidung einer groben Fehlschätzung auf Grund bloßen Gefühls, wie sie hier eingetreten ist, betrachtet. Die Kontrolle der Rollperiode konnte auch im Hafen stattfinden (Müller/Krauss aaO S. 354), und auch genaue Krängungsversuche ergeben nach Ansicht der Fachleute wesentliche Anhaltspunkte für die Stabilität. Ob auch genügende sog. Momentenrechnungen angefertigt wurden und trotz unzulänglicher Stabilitätsunterlagen Bedenken gegen die Seetüchtigkeit hätten ergeben müssen, kann außer Betracht bleiben. Jedenfalls verlangte der Entlastungsbeweis, daß der Kapitän den Mangel nicht hätte entdecken kön-

nen, selbst wenn er in jeder Beziehung die erforderliche Sorgfalt angewandt hätte. Das Berufungsgericht konnte auch ohne Zuziehung von Sachverständigen zu dem Ergebnis gelangen, daß von seiten des Kapitäns nicht alle einem Patentinhaber A 6 zumutbaren Mittel angewendet worden sind, um vor Reiseantritt ein einigermaßen zuverlässiges Bild über die Stabilität bei einer solchen bisher nicht gefahrenen und durch die Unterlagen nicht als unbedenklich zugelassenen Decksladung zu gewinnen. Wie ordnungsgemäße Kontrollen ausgefallen wären, bleibt offen. Das geht zu Lasten der beweispflichtigen Beklagten zu 1.

Die Anschlußrevision der Beklagten zu, mit der sie die vollständige Abweisung der Klage der Klägerinnen zu 1 und 2 erstrebt, ist hiernach unbegründet.

II. Das Berufungsgericht billigt der Beklagten zu 1, die als Zeitcharterin nur Verfrachter, aber nicht Reeder ist, eine beschränkte Haftung für die Ladungsschäden entsprechend der des Reeders zu, indem es sie nur mit dem Wert von Schiff und Fracht haften läßt. Danach braucht die Beklagte zu 1 nur insgesamt 2.000 DM an sämtliche Ladungsbeteiligten zu zahlen, deren Schaden hier mit etwa 223.000 DM beziffert worden ist. Die Revision der Klägerinnen hält eine entsprechende Anwendung der auf rechtspolitischen Erwägungen des Gesetzgebers beruhenden Haftungsbeschränkung des Reeders, die eine Ausnahmeregelung darstelle, auf den Verfrachter, der nicht Reeder ist, für unzulässig und auch für wirtschaftlich nicht geboten.

Im angefochtenen Urteil (vgl. VersR 1969, 660) sind die für und gegen eine Ausdehnung der Haftungsbeschränkung sprechenden Gesichtspunkte unter Anführung des Schrifttums

22

ausführlich erörtert worden. Für den erkennenden Senat, der dem Berufungsgericht beitrifft, ist entscheidend:

Dem Seerecht des Handelsgesetzbuches liegt nach den Verhältnissen seiner Entstehungszeit vor etwa 100 Jahren die Vorstellung der Identität von Verfrachter und Reeder zugrunde. Bei der Schaffung des Handelsgesetzbuches war die Zeitcharter, bei der ein Unternehmer die Beförderung der Güter mit einem fremden Schiff übernimmt, das ihm für diesen Zweck vom Reeder auf Zeit zur Verfügung gestellt worden ist, nicht genügend bekannt, um eine gesetzliche Regelung zu ermöglichen (Willner, Die Zeitcharter, Überseestudien Heft 22, S. 24). Bei der Zeitcharter liegt ein "gesetzesleerer Raum" vor (Willner aaO). Das Gesetz hat den Zeitcharterer insbesondere nicht zum Ausrüster gemacht, der einem Reeder gleichgestellt ist (§ 510 HGB). Auch das Gesetz vom 10. August 1937 (RGBl I 891) hat diesen Schritt nicht getan. Das Zeitcharterproblem wurde nicht gelöst. Lediglich das Schiffsgläubigerrecht wurde den Ladungsbeteiligten auch dann gewährt, wenn der Reeder nicht zugleich Verfrachter ist (§ 754 Nr. 7 HGB). Die Rechtsprechung hat es abgelehnt, den Zeitcharterer als Ausrüster zu behandeln (BGHZ 22, 197). Die Frage der Beschränkung der Haftung des Verfrachters, der weder Reeder noch Ausrüster ist, blieb gesetzlich unbehandelt. Der Schluß, daß ihm deshalb die Haftungsbeschränkung nicht gewährt werden könne, weil der an das Gesetz gebundene Richter damit zu einer "freien Rechtsfindung" übergehe (so früher das OLG Hamburg MDR 1966, 680) ist unberechtigt. Es bedarf keiner "positiven Gesetzesbestimmung" (so z. B. Lorenz-Meyer, Reeder und Charterer, Überseestudien Heft 29 (1961), S. 120). Angesichts der offenbaren Lückenhaftigkeit der Regelung ist vielmehr zu prüfen, ob sie nach Sinn und Zweck des Gesetzes

durch Analogie zu erweitern ist, um dem Gebot der Gerechtigkeit, Gleiches gleich zu behandeln, und den Gegebenheiten des modernen Seehandelsverkehrs Rechnung zu tragen. Gerade in dem vielfach veralteten Seerecht ist diese Methode unentbehrlich, um zu richtigen Ergebnissen zu kommen. So hat es z. B. der erkennende Senat für geboten erachtet, den an sich streng geschlossenen Kreis der Schiffsgläubigerrechte des § 754 HGB um ein weiteres zu vermehren (BGHZ 6, 102). Eine Prüfung der hier erörterten Frage ergibt, daß es nunmehr erforderlich ist, dem Zeitcharterer die summenmäßige Beschränkung seiner Haftung auf den Wert von Schiff und Fracht zu gewähren.

Die Auffassung, daß nicht nur der Reeder als Schiffseigentümer, sondern auch der Seefahrtsunternehmer ohne Schiffseigentum im Hinblick auf das Seerisiko des Schutzes durch eine Haftungsbeschränkung bedarf, wenn eine solche überhaupt für dieses Risiko für nötig erachtet wird, hat sich international durchgesetzt. Vor allem ergibt dies das Brüsseler Abkommen vom 10. Oktober 1957 über die Beschränkung der Haftung der Eigentümer von Seeschiffen, das im Art. 6 Abs. 2 auch dem Charterer des Schiffs die Beschränkung gewährt (ebenso schon das Abkommen vom 25. April 1924 Art. 10). Die Bundesrepublik Deutschland hat dieses Abkommen unterzeichnet, aber noch nicht ratifiziert. Ein entsprechendes Gesetz ist seit längerer Zeit in Vorbereitung (vgl. den Entwurf des Seerechtsänderungsgesetzes § 487 Abs. 1 HGB). Das Abkommen ist bereits von einer Reihe von Staaten, darunter von Großbritannien und Nordirland, Frankreich, den skandinavischen Staaten, den Niederlanden, der Schweiz und Israel, ratifiziert worden. Dabei spielt es für eine Gleichstellung von Reeder und Charterer keine Rolle, daß das Abkommen von 1957 ein anderes System der

Haftung einführt (statt der Beschränkung der Haftung auf das sog. Seevermögen die Beschränkung durch Errichtung eines Fonds in Höhe einer bestimmten Summe pro Tonne des Schiffs). Die Vergünstigung wäre dem Charterer jeweils entsprechend der Art der für den Reeder vorgesehenen Haftungsbeschränkung zu gewähren, d. h. bei der Haftung mit Schiff und Fracht in Gestalt einer Begrenzung seiner persönlichen Haftung in Höhe des Wertes von Schiff und Fracht (vgl. für das frühere französische Abandonsystem den sog. Abandon "en valeur", Rodière, *Traité général de droit maritime* Bd. II Nr. 281: Gleichstellung jetzt durch Gesetz vom 3. Januar 1967 Art. 69).

Für die Gewährung der Haftungsbeschränkung nur an den Reeder wird angeführt, daß nur er eigenes Kapital dem Seerisiko aussetzt und daß seine Leistungsfähigkeit aus handelspolitischen Gründen geschützt werden solle (vgl. Sotiropoulos Die Beschränkung der Reederhaftung, *Überseestudien* Heft 30, S. 361). Dieser Gesichtspunkt ist nicht mehr für ausschlaggebend zu halten. Vielmehr hat, wie die Vorarbeiten zum Brüsseler Abkommen und seine Übernahme durch große schiffahrt-treibende Nationen zeigen, weithin die Auffassung Anerkennung gefunden, daß auch die Gefährdung der wirtschaftlichen Lage des Charterers ohne eigenes Schiff dazu führen muß, ihn ebenso zu behandeln wie den Unternehmer, der sein Schiff der See anvertraut. Auf den Einsatz eigenen Kapitals für ein Unternehmen der Seefahrt kann es nach der neueren Entwicklung der internationalen Anschauungen, wessen Haftung wegen der Gefahren der See zu beschränken sei, nicht mehr ankommen (vgl. auch die Gewährung der Beschränkung an die Besatzung und die sonstigen Bediensteten in Art. 6 Abs. 2 des Abkommens).

Diesen Wandel der Anschauungen über die gerechte Gewährung der Haftungsbeschränkung kann die Rechtsprechung auch ohne gesetzlichen Niederschlag bereits jetzt berücksichtigen, indem der Zeitcharterer insoweit dem Reeder gleichgestellt wird. Der Senat befindet sich bei dieser aus der Gleichheit der Interessenlage und dem Zweck der Norm des § 486 HGB abgeleiteten und damit an das Gesetz gebundenen, es lediglich ergänzenden Rechtsfindung im Einklang mit den vom Bundesgerichtshof von Anfang an angewandten Grundsätzen (BGHZ 3, 315; 11, 35). Im geltenden Recht finden sich, wenn die verschiedenen Sachverhalte nach den im internationalen Seerecht deutlich zutage getretenen Maßstäben bewertet werden, genügend Anhaltspunkte, um ohne eine unzulässige "freie Rechtsfindung" die Lücke der Haftungsbeschränkung im positiven Recht der Zeitcharter zu schließen (anders Schaps/Abraham aaO § 559 Anm. 6; Prüssmann, Seehandelsrecht § 605 C c S. 535).

Der Zeitcharterer ist also nicht auf den Weg der Klauseln in den Konnossementen zu verweisen (Identity of Carrier-Klausel, Demise-Klausel), um sich doch die Haftungsbeschränkung auf vertraglicher Grundlage zu verschaffen, indem "im Sinne der Haftungsbeschränkungen" der Reeder zum Verfrachter gemacht wird (vgl. etwa Lorenz-Meyer, Reeder und Charterer S. 123; über die dadurch hervorgerufene Unsicherheit und die allgemein ablehnende internationale Rechtsprechung vgl. Chao, Droit maritime français 1967, S. 12 ff).

Durch die Gewährung der Haftungsbeschränkung wird auch die ungerechtfertigt verschiedene Behandlung der Ansprüche der Befrachter und sonstigen Ladungsbeteiligten

vermieden, je nachdem die Verschiffung durch einen Reeder-
verfrachter oder einen Zeitcharterer vorgenommen wird.

Die Beschränkung der Haftung des Zeitcharterers ist nach dem geltenden System der Haftung des Reeders mit Schiff und Fracht (§ 486 HGB) in der Art durchzuführen, daß er beschränkt persönlich in Höhe des Wertes des Schiffs und der konnossementsmäßigen Frachtforderungen haftet (vgl. Wüstendörfer aaO S. 206, 288). Das Schiff hatte nach dem Sinken nur noch einen Wert als Wrack von 2.000 DM. Nicht eingezogene Frachtforderungen kommen nicht mehr in Betracht. Der Betrag von 2.000 DM ist zutreffend auf die Klägerinnen zu 1 und 2 nach Verhältnis ihrer Klageforderungen aufgeteilt worden.

Die Revision der Klägerinnen zu 1 und 2 erweist sich hiernach als unbegründet, soweit sie sich gegen die Abweisung der weitergehenden Klage gegen die Beklagte zu 1 richtet.

III. Ohne Erfolg müssen auch die Ausführungen der Revision der Klägerinnen bleiben, die eine über §§ 754 Nr. 7, 774 HGB hinausgehende unbeschränkte Haftung der Beklagten zu 2 aus Vertrag und unerlaubter Handlung dartun wollen.

1. Soweit die Revision den Zeitchartervertrag als einen Vertrag mit Schutzcharakter zugunsten der Ladungsbeteiligten ansehen will, genügt es, auf die zutreffenden Ausführungen des angefochtenen Urteils zu verweisen, nach denen bei der Überlassung eines Schiffs mit Besatzung eine Erstreckung vertraglicher Wirkungen auf Dritte nicht angenommen werden kann.

2. Die Revision will ein Organisations- und Überwachungsverschulden der Beklagten zu 2 daraus herleiten, daß sie dem Kapitän keine hinreichenden Stabilitätsunterlagen zur Verfügung gestellt hat. Jedoch hat das Berufungsgericht aus § 20 Abs. 6 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft (Schaps/Abraham aaO Bd. III S. 1291; vgl. § 38 Schiffssicherheitsverordnung) unbedenklich entnehmen können, daß die Beklagte zu 1 nur für die wichtigsten Beladungsfälle Stabilitätsblätter zu beschaffen hatte und die Decksladung kein solcher Fall bei MS "Ne[REDACTED]" gewesen ist. Die Anforderungen an die privatrechtliche Sorgfaltspflicht können im allgemeinen nach den Vorschriften bemessen werden, wie sie von den Berufsgenossenschaften zur Verhütung von Unfällen aufgestellt werden (BGH VersR 1956, 31). Strengere Anforderungen brauchte das Berufungsgericht nicht zu stellen. Ob die Beklagte zu 2 einer Aufforderung der Seeberufsgenossenschaft, geprüfte Stabilitätsblätter an Bord zu nehmen, keine Folge geleistet hat, konnte das Berufungsgericht offen lassen, denn jedenfalls war ein Blatt für Decksverladung nicht vorgeschrieben (vgl. auch den Spruch des Seeamts), und die unstreitig an Bord befindlichen Stabilitätsblätter (z. B. für Holz und Koks) hat der Kapitän überhaupt nicht ausgewertet, so daß es für den Unfall nicht darauf ankommen kann, ob andere Blätter noch an Bord zu nehmen waren. Auch das Fehlen eines Vermerks in den Stabilitätsunterlagen, daß weitere 50 t Ballast nachträglich im Schiff angebracht waren, konnte als für den Unfall wirkungslos betrachtet werden, da die Stabilität durch den Einbau weiteren Ballasts über dem Kiel verbessert und die Tragfähigkeit ohnedies nicht voll ausgenutzt wurde. Auch brauchte das Berufungsgericht nicht zu der Auffassung zu gelangen, der Vermerk würde den Kapitän zu besonderer Vorsicht veranlaßt und die gefährliche Decksladung verhindert

22

haben. Auch bei strengen Anforderungen an die Sorgfaltspflicht des Reeders hinsichtlich der Vorsorge für die Stabilität des Schiffs, wie sie mit BGHZ 27, 79 für nötig zu halten ist, kann hier nach den Feststellungen des Berufungsgerichts kein Verschulden des Reeders angenommen werden. Zugleich konnte das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum nach den Umständen den von der Revision vermißten ausreichenden Beweis gemäß § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB für geführt erachten, daß der Reeder bei der Leitung des von ihm sorgfältig ausgewählten Kapitäns die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet hat.

Fleck Liesecke Dr. Schulze Dr. Bauer Dr. Kellermann