

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BinnSchG §§ 8, 58

Zur anfänglichen Fahruntüchtigkeit eines Schiffes,
das für einen Teil der beabsichtigten Reise im
Hinblick auf die dort vorgehaltene Fahrwassertiefe
zu stark abgeladen ist.

BGH, Urt. v. 15. Oktober 1979 - II ZR 80/77 - Schiffahrtsober-
gericht Köln
Schiffahrtsgericht
Duisburg-Ruhrort

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 80/77

URTEIL

Verkündet am

15. Oktober 1979
Kaufmann
Justizobersekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der R. K. R. und S. GmbH,
V. weg, D., vertreten durch
den Geschäftsführer Dieter K., K.straße,
D.,
2. der R. H. AG, D.straße,
E./Schweiz, vertreten durch den Präsidenten
des Verwaltungsrats H. R., ebenda,
3. ...

Beklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter zu 1: Rechtsanwalt Dr. -
- Prozeßbevollmächtigter zu 2: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

die August S. KG, D.straße, D.,
vertreten durch die persönlich haftenden Gesellschafter
Dr. Michael K. und Ferdinand K., ebenda,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 15. Oktober 1979
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes
Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer,
Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revisionen der Beklagten zu 1
und zu 2 gegen das Urteil des Schiffahrts-
obergerichts Köln vom 25. März 1977
werden auf deren Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hatte den Transport von 988 t Heizöl
von Rotterdam nach Würzburg versichert. Die Beförderung
erfolgte Ende Juli 1974 mit MTS "Manny". Hauptfracht-
führerin und Ausstellerin des Ladescheins war die
Beklagte zu 1, Unterfrachtführerin die Beklagte zu 2.
Diese war (und ist) außerdem Eignerin des MTS "Manny".

Während der Reise ergab sich am 29. Juli 1974 in der
Schleuse Kesselstadt (Main-km 52,86), daß MTS "Manny"
Heizöl aus der Ladung verlor. Ursache hierfür war ein
etwa faustgroßes Loch im Boden von Raum 2. Nach dem
Vorbringen der Klägerin bewirkte diese Havarie des
Schiffes, daß ein Teil der Ladung verloren ging oder
sich mit Wasser vermischte; dadurch sei ein Ladungs-
schaden von 84.829,90 DM entstanden. Diesen Betrag



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



nebst Zinsen fordert die Klägerin aus abgetretenem Recht der Ladungsempfängerin von den - im Revisionsrechtzug allein noch verklagten - Beklagten zu 1 und zu 2 (nachfolgend: Beklagte) ersetzt. Sie hat behauptet, MTS "Manny" sei zu tief abgeladen gewesen und infolge einer dadurch verursachten Grundberührung leck geschlagen. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagten als Gesamtschuldner zur Zahlung von 84.829,90 DM nebst Zinsen sowie außerdem die Beklagte zu 2 in Höhe dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MTS "Manny" zu verurteilen.

Die Beklagten haben vorgetragen, das ordnungsgemäß abgeladene MTS "Manny" sei durch ein Hindernis im Fahrwasser (Stein oder Eisen) beschädigt worden. Außerdem seien sie nach §§ 10, 11 der Konnossementsbedingungen für die Tankschiffahrt der Beklagten zu 1 von der Haftung für den streitigen Schaden freigezeichnet.

Das Schiffsgerichtsgericht und das Schiffsgerichtsgericht haben den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt angesehen. Mit ihren Revisionen, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagten weiterhin die Abweisung der Klage.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht hält die Beklagten nach den §§ 58, 26, 8 BinnSchG, 431, 435 HGB zum Ersatz des Ladungsschadens für verpflichtet. Hierzu hat es näher ausgeführt:

Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme stehe fest, daß der Tiefgang des MTS "Manny" erheblich mehr als 230 cm betragen habe. Damit sei das Schiff für die Fahrt oberhalb von Main-km 46, wo die vorgehaltene Fahrwassertiefe 250 cm betrage, zu tief abgeladen gewesen. Dieser Fehler habe die Leckage des MTS "Manny" verursacht. Das sei jedenfalls nach den Grundsätzen des Anscheinsbeweises anzunehmen. Gegenüber ihrer Haftung für das zu tiefe Abladen des Schiffes beriefen sich die Beklagten ohne Erfolg auf die §§ 10, 11 der Konnossementsbedingungen für die Tankschiffahrt der Beklagten zu 1. Denn ein Schiff, das infolge zu tiefer Abladung die Gefahren der Reise nicht bestehen könne, sei als von Anfang an fahruntüchtig anzusehen. Von der Haftung hierfür könnten sich aber weder der Frachtführer noch der Schiffseigner in ihren allgemeinen Geschäftsbedingungen wirksam freizeichnen.

II. Diese Ausführungen halten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

1. Die Feststellung des Berufungsgerichts, der Tiefgang des MTS "Manny" habe erheblich mehr als 230 cm betragen, beruht ebensowenig auf Verfahrensverstößen wie dessen weitere Feststellung, für die Strecke oberhalb von Main-km 46 sei von einer Fahrwassertiefe von 250 cm auszugehen (vgl. zu dem letzten Punkt auch § 11.03 - Ma - BinnSchStrO, ferner die Hinweise zur Fahrwassertiefe der einzelnen Streckenabschnitte des Mains im Weska 74 - Westdeutscher Schifffahrts- und Hafenkalender 1974 - sowie in dem gemeinsamen Merkblatt vom November 1975 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Würzburg und des Bundesverbandes

der deutschen Binnenschifffahrt e. V. für die Fahrt auf dem Main und dem Main-Donau-Kanal). Von einer näheren Begründung sieht der Senat insoweit gem. § 565 a ZPO ab.

2. Daß MTS "Manny" bei einem Tiefgang von erheblich mehr als 230 cm für das Befahren einer Wasserstraße mit einer Fahrwassertiefe von 250 cm (bei einem - nach den von keiner Seite angegriffenen Ausführungen des Berufungsgerichts - notwendigen Sicherheitsabstand von 20 cm zwischen Schiffsboden und Flußsohle) zu tief abgeladen war, können die Beklagten nicht bestreiten. Auch spricht, wie das Berufungsgericht mit Recht angenommen hat, der Beweis des ersten Anscheins dafür, daß MTS "Manny" durch diesen Fehler beschädigt worden ist. Dieser wird nicht, wie die Beklagten meinen, dadurch ausgeräumt, daß ein harter Gegenstand (Stein, Eisen) das Leck im Boden des MTS "Manny" verursacht haben soll. Denn die Beschaffenheit des Gegenstandes, den MTS "Manny" berührt hat, gibt nichts dafür her, daß dieser sich oberhalb der Flußsohle im Fahrwasser befunden habe und somit das Schiff auch dann hätte beschädigen können, wenn es ordnungsgemäß abgeladen gewesen wäre.

3. Ist ein Schiff bei Antritt einer Reise, während der es eine Strecke mit einer vorgehaltenen und damit von vornherein feststehenden Fahrwassertiefe zu befahren hat, für diese zu stark abgeladen, so daß dort die Gefahr einer Beschädigung des Schiffskörpers durch Grundberührung gegeben ist, so ist es von Anfang an fahruntüchtig im Sinne des § 8 BinnSchG. Denn eine solche Fahruntüchtigkeit liegt stets dann vor, wenn

ein Schiff nicht fähig ist, die gewöhnlichen Gefahren der geplanten Reise zu bestehen, was auch infolge einer fehlerhaften Beladung der Fall sein kann (Senatsurt. v. 21. 4. 75 - II ZR 164/73, LM BinnSchG § 8 Nr. 3 = VersR 1975, 1117; v. 18. 9. 75 - II ZR 40/74, ZfBuW 1975, 450; vgl. zur mangelnden Seetüchtigkeit eines Schiffes infolge falscher Beladung Senatsurt. v. 28. 6. 71 - II ZR 66/69, VersR 1971, 833; v. 14. 12. 72 - II ZR 88/71, BGHZ 60, 39, 42/43 = VersR 1973, 218, 219; v. 11. 3. 74 - II ZR 45/73, LM HGB § 559 Nr. 8 = VersR 1974, 771, 772/773). Auch ist es insoweit ohne Belang, ob ein Ladungsfehler das Schiff während der gesamten Reise oder nur während eines bestimmten Teils derselben gefährdet. Die gegenteilige Ansicht der Beklagten verkennt, daß auch in dem zweiten Falle dem Schiff schon bei Beginn der Reise die Tauglichkeit fehlt, diese bis zum Ende sicher durchzuführen. Nicht erörtert zu werden braucht die von den Beklagten aufgeworfene Frage, wie der Fall zu beurteilen wäre, wenn MTS "Manny" vor dem Befahren der Strecke oberhalb von Main-km 46 hätte aufgeleichtert werden sollen und das lediglich wegen eines Fehlers der Schiffsführung unterblieben wäre. Denn um einen solchen Sachverhalt geht es hier nicht.

4. Daß Frachtführer, Schiffseigner und Schiffer von der Haftung für die anfängliche Fahrtüchtigkeit des Schiffes nicht durch allgemeine Geschäftsbedingungen freigezeichnet werden können, entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats (so zuletzt BGHZ 71, 167, 171).

Damit kommt es auf die weitere - in den Vorinstanzen
erörterte - Frage nicht an, ob die §§ 10, 11 der
Konnossementsbedingungen für die Tankschiffahrt der
Beklagten zu 1 überhaupt eine derartige Freizeichnung
enthalten.

Stempel Dr. Schulze Dr. Bauer Bundschuh Dr. Skibbe