

52
Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsG § 8; Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (BGBI III 9502-4) Art. 21 Nr. 2, 53 Nr. 1a

Zur Frage der Fahruntüchtigkeit eines Kahnes, dessen Durchlaßöffnungen in den Schotten wegen Verschmutzung durch die Kleppen (Schieber) nicht dicht verschlossen werden können.

BGH, Urt. v. 23. Juni 1966 - II ZR 81/63 -

Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort

Rheinschiffahrtsobergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 81/63

URTEIL

Verkündet am
23. Juni 1966
Schorm,
Justizangestellter

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

1. der Société Navale "A[REDACTED]" S.p.r.l.,
vertreten durch den Direktor, in An[REDACTED],
rue St. J[REDACTED],
2. des Schiffsführers Emanuel C[REDACTED] vom Schleppkahn
"Fr[REDACTED]", bei der Beklagten zu 1,

Beklagte und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Ba[REDACTED] Transport Versicherungs-Gesellschaft,
vertreten durch den Vorstand, in Ba[REDACTED], Ae[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 23. Juni 1966 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Stimpel für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des Rheinschiffahrtsobbergerichts in Köln vom 31. Januar 1963 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Gegen Schiffsunfälle waren bei der Klägerin Ladungsgüter versichert, die Anfang November 1955 von dem Schleppkahn "Fr [REDACTED] 2" (1499 t, 82 m lang, 10,30 m breit, 2,47 m tief) auf dem Rheinstrom befördert wurden. Außerdem klagt die Klägerin auf Grund von Abtretungen anderer Interessenten dieser und weiterer Ladungspartien. Sie verlangt Schadensersatz in Höhe von insgesamt 54.471,10 sfrs nebst Zinsen und Feststellung des weiteren Schadens wegen Beschädigung der Ladung und entstandener Kosten.

Der Kahn "Fr [REDACTED] 2", welcher der Beklagten zu 1 gehört und durch den Beklagten zu 2 verantwortlich geführt wurde, besitzt zehn durch eiserne Querwände (Schotten) abgeteilte Laderäume. Er fuhr damals bei der Schw [REDACTED] Reederei AG in Dauermiete und befand sich am 5. November 1955 mit 991 t Gesamtladung (Tiefgang 1,88 m) auf der Bergfahrt im Anhang des MS "So [REDACTED]". Etwas unterhalb der



B-Be-Brücke, km ,5, rakte das Schiff bei nur 0,69 m K Pegel im Fahrwasser und erlitt in Raum 4 Leckage. Daraufhin setzte der Zweitbeklagte den Kahn etwa 400 m oberhalb der Brücke auf Grund, weil er ein Absinken des Schiffes befürchtete. Im Raum 4, welcher das Leck erlitten hatte, war nur Holz gelagert. Die vorliegend im Streit befindlichen Schäden sind jedoch an den in den übrigen Räumen - mit Ausnahme auch von Raum 7 - lagernden Ladungsparteien entstanden, und zwar dadurch, daß auch in diese Räume Wasser trat und die wasserempfindlichen Güter naß wurden.

Die Klägerin macht die Beklagten für diese Schäden verantwortlich. Sie behauptet, das Eindringen des Wassers in die Räume 1 bis 3 und 5 bis 10 sei darauf zurückzuführen, daß die Schotten zwischen den einzelnen Räumen undicht gewesen seien. Auch hätten die Kleppen (Schieber) an den Schotten offengestanden oder geklemmt und dadurch Wasser durchgelassen. Das Leck in Raum 4 habe keine Veranlassung zu geben brauchen, ein Sinken des Schiffes zu befürchten; der Schiffer habe seinen Kahn nur deshalb auf Grund gesetzt, weil ihm die Mängel an den Schotten bekannt gewesen seien. Wegen der Undichtigkeit oder des Offenbleibens der Kleppen sei der Kahn nicht ausreichend fahrtüchtig gewesen.

Die Beklagten tragen vor: Wie sich aus einem Vermerk auf dem am 16. Mai 1950 ausgestellten, bis 1970 gültigen Schiffsattest ergebe, brauchten die Schotten von "Fr" an sich nicht dicht und nicht lenzbar zu sein. Jedoch seien sie tatsächlich dicht und auch die Kleppen bei Antritt der Reise in einwandfreiem Zustand und ordnungsgemäß verschlossen gewesen. Der Kahn sei erst kurz vor der Reise auf der Werft in Rupelmonde repariert

worden. Dabei seien auch die Schotten und Kleppen überprüft worden. Das Schiff sei danach durch die amtlich bestellte Prüfstelle "U[REDACTED]" NV in An[REDACTED] abgenommen worden, welche ein entsprechendes Tauglichkeitsattest mit Datum vom 25. Oktober 1955 ausgestellt habe.

Beim Raken in B[REDACTED] habe man zunächst einen starken Stoß am Raum 1 verspürt, dann sei eine erhebliche Erschütterung an Raum 4 bemerkt worden, die Wassereinbruch von erheblichem Umfang zur Folge gehabt habe. Da auch in Raum 1 das Wasser eingetreten sei, habe die Gefahr des Sinkens oder Brechens des beladenen Schiffes bestanden. Als der Kahn dann auf Grund gesetzt gewesen sei, hätten sich die Bodenplatten verkantet, wodurch Niete gelöst worden seien. So sei das Wasser in den Schiffskörper durch den Boden eingedrungen. Nach etwa 2 Stunden sei auch in Höhe von Raum 7 als Folge der Verwringung und der Spannung die Kimmplatte beschädigt worden. Dies habe ein weiteres, stärkeres Eindringen von Wasser in den ganzen Schiffskörper zur Folge gehabt. Es sei auch möglich, daß infolge der Verwringung des Schiffes sich die Schotten von dem Schiffsrumpf gelöst hätten und dadurch Wasser aus Raum 4 in die anderen Räume eingedrungen sei.

Die Beklagten berufen sich ferner auf Freizeichnung gemäß den Konnossementsbedingungen der Schw[REDACTED] Reederei AG.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen, das Rheinschiffahrtsobergericht hat ihr (hinsichtlich des Zahlungsanspruches dem Grunde nach) stattgegeben.

Mit der Revision wollen die Beklagten die Wiederherstellung des Urteils des Rheinschiffahrtsgerichts erreichen. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht gründet die Haftung der Beklagten für die Beschädigung der Ladung darauf, daß der Kahn "Fr [REDACTED]" schon von Beginn der Reise an fahruntüchtig gewesen sei und sich die Beklagten daher nicht auf die Freizeichnungsklausel berufen könnten. Die Revision kann mit keinem ihrer zahlreichen Angriffe Erfolg haben.

I. Im angefochtenen Urteil ist festgestellt: Wasser, das die Ladung beschädigt habe, sei weit überwiegend durch das Leck in Raum 4 in das Schiff eingedrungen. Von Raum 4 aus, in dem keines der beschädigten Ladungsstücke verstaут gewesen sei, sei das Wasser in die übrigen Räume gelangt, weil die Kleppen in den Querschotten nicht dichtgehalten hätten. Das sei darauf zurückzuführen, daß die Kleppen wegen starker Verschmutzung nicht genügend hätten verschlossen werden können.

1. Die Revision meint, für den Kahn seien wasserdichte Querwände überhaupt nicht vorgeschrieben. Das Schiff sei nach Art. 53 Nr. 1a der Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße (UO, Anl. 1 der VO v. 30. April 1950, BGBl III 9502-4) bis zum 31. Dezember 1967 von der Vorschrift des Art. 21 Nr. 2 UO durch einen handschriftlichen Vermerk auf dem Schiffsattest befreit gewesen. Das ist nicht richtig.

Das Untersuchungs-Certificat (Schiffsattest) ist am 16. Mai 1950 mit Gültigkeitsdauer bis zum 16. Mai 1970 von der Schiffsuntersuchungskommission in An [REDACTED] aufgestellt worden. Es trägt folgenden handschriftlichen Zusatz:

"Overeenkomstig artikel 53/1 van de Rijnscheepvaartakte moeten de schotten en de ruimen van het schip "Fr [REDACTED]" niet dicht en niet lensbaar zyn."

Das Zitat des Art. 53 Nr. 1 der Rheinschifffahrtsakte beruht auf einem offensichtlichen Versehen. Gemeint ist Art. 53 Nr. 1 UO. Letztere Vorschrift befreit in ihrem Abs. 3 a von Art. 21 Nr. 2 Abs. 1 Satz 2 UO, wonach jeder durch Schotten begrenzte Raum für sich jederzeit lenzbar sein muß. Nach dem klaren Wortlaut des Art. 53 Nr. 1 UO kann dagegen keine Befreiung von der in Art. 21 Nr. 2 Abs. 1 Satz 1 UO enthaltenen Bestimmung erteilt werden, wonach Fahrzeuge aus Metall mit wasserdichten Querwänden (Schotten) versehen sein müssen. Das Berufungsgericht hat ebenso wie die Wasser- und Schiffahrtsdirektion Duisburg und wie die Parteien das niederländische Wort "dicht" mit dem deutschen Wort "dicht" übersetzt. Es ist mit der Schiffahrtsbehörde der Auffassung, daß dieser Vermerk unzutreffend sei, und meint, er sei unbeachtlich, da er durch die Befreiungsvorschrift der UO nicht gedeckt sei.

Der Meinungsstreit und die Annahme, die Schiffsuntersuchungskommission in An [REDACTED] habe gegen das Gesetz verstoßen, beruhen auf einer unrichtigen Übersetzung des Wortes "dicht". Wohl hat das niederländische Wort "dicht" auch die Bedeutung des deutschen Wortes "dicht". Es bedeutet aber auch "zu", "verschlossen" (vgl. Ten Bosch' vier-talig technisch woordenboek unter "dicht") und hat im vorliegenden Fall die letztere Bedeutung. Das hat auch das Belgische Generalkonsulat in Frankfurt auf Anfrage des Senats bestätigt. Das Wort "dicht" soll nichts anderes besagen, als daß der Kahn entsprechend Art. 21 Nr. 2 Abs. 2 UO Durchlaßöffnungen haben darf. Diese Öffnungen müssen nach der letzteren Vorschrift "mit Absperrvorrichtungen

versehen" sein, "welche unter jeder Bedingung eine sichere Handhabung gewährleisten und von Deck aus bedient werden können". Von diesen Erfordernissen befreit das Schiffsattest den Kahn nicht. Das mußte auch den in An[REDACTED] ansässigen Beklagten klar sein; es kann ihnen nicht abgenommen werden, daß sie den Vermerk auf dem Schiffsattest nicht richtig verstanden haben. Schotten, die nicht wasserdicht sind, erfüllen nicht den Zweck des Gesetzes, die in nicht leck gewordenen Räumen befindliche Ladung vor Beschädigung zu schützen und das Schiff vor dem Sinken zu bewahren.

2. Die Revision tritt der Feststellung im angefochtenen Urteil, das Wasser sei den übrigen Räumen ganz oder überwiegend aus dem Raum 4 zugeflossen, nicht entgegen. Sie meint aber, das Wasser brauche nicht durch die von den Kleppen mangelhaft verschlossenen Durchlaßöffnungen in die übrigen Räume eingedrungen zu sein; das könne auch dadurch geschehen sein, daß infolge Verwringung des Schiffskörpers die Schottwände sich von der Schiffswand um 1 mm gelöst hätten; eine solche geringfügige Loslösung habe das Eindringen des Wassers in dem Umfange, wie geschehen, ermöglicht; wenn das auf dem Grund sitzende Schiff wieder zum Schwimmen gekommen sei, so sei durch das Gewicht der Schotten und der auf ihnen ruhenden Lasten die feste Verbindung mit dem Schiffsrumpf wiederhergestellt worden.

Auf die Ausführungen der Revision braucht im einzelnen nicht eingegangen zu werden. Nach der in Übereinstimmung mit dem gerichtlichen Sachverständigen getroffenen Feststellung des Berufungsgerichts ist die Verwringung, auf die die Revision eine Loslösung der Schotten vom Schiffs-

rumpf stützen will, erst eingetreten, als das Wasser in die übrigen Räume eingedrungen war und das Schiff sich infolgedessen der Flußsohle angepaßt hatte. Einen Rechtsfehler läßt die Feststellung nicht erkennen.

3. Nach der ohne Rechtsfehler getroffenen Feststellung des Berufungsgerichts beruhte der Zufluß des Wassers durch die Öffnungen nicht darauf, daß der Schiffer die Kleppen nicht geschlossen hat (insoweit ist das Berufungsgericht dem Vortrag der Beklagten gefolgt), sondern darauf, daß die Kleppen die Öffnungen wegen Verschmutzung nicht genügend verschließen konnten. Diese Feststellung führt - von der Frage der Freizeichnung zunächst abgesehen - zur Haftung der Beklagten. Denn die Beschädigung der Ladungen beruht auf einem rechtswidrigen Unterlassen, da die Beklagten ihre Pflicht, die von ihnen in Obhut genommene Ware vor Beschädigung zu schützen, verletzt haben. Ein Fahrzeug aus Metall, dessen Durchlaßöffnungen in den Schotten von Deck aus nicht zuverlässig wasserdicht abgesperrt werden können, ist fahruntüchtig; denn die Leckage eines Raumes kann dann nicht nur die Beschädigung der Güter in den anderen Räumen herbeiführen, sondern sogar zum Untergang des Schiffes führen. Da sich die Kleppen des Kahnes unter der Strau befinden, hätte der unter der Strau angesammelte Schmutz vor Antritt der Reise beseitigt werden müssen, um zu verhindern, daß sich der Schmutz in den Kleppen, insbesondere in deren Führungsschienen, festsetzte. Dafür war der Beklagte zu 2 nach §§ 7 Abs. 2, 8 Abs. 1 BSchG verantwortlich. Die Beklagte zu 1 haftet als Schiffseignerin (die Schw. [REDACTED] Reederei AG war nicht Ausrüster des Kahnes) persönlich den Ladungsbeteiligten für die Fahrtüchtigkeit des Kahnes bei Antritt der Reise (§ 8 Abs. 4 BSchG).

Die Beklagten haben schuldhaft gehandelt. Wie bereits ausgeführt, können sie sich auf den Vermerk im Schiffs-

attest zu ihrer Entlastung nicht berufen. Ebensowenig entlasten die Beklagten das Tauglichkeitszeugnis der Unitas vom 25. Oktober 1955. Der Beklagte zu 2 wußte, wie das Berufungsgericht feststellt, daß die Kleppen ihre Funktion, die Durchlaßöffnungen wasserdicht zu verschließen, nicht erfüllten. Die Beklagte zu 1 hat es unterlassen, bei der letzten Reparatur für die Reinigung des Schiffes zu sorgen, und kann daher nicht geltend machen, sie sei durch das Zeugnis der U[REDACTED] wegen solcher Mängel gedeckt, die auf den Schmutz unter der Strau zurückzuführen sind.

II. Die Beklagten wenden den Ausschluß ihrer Haftung nach §§ 16 bis 18, insbesondere § 18 Nr. 3 der Verlade-Transportbedingungen (Konnossementsbedingungen - KB -) der Schw[REDACTED] Reederei AG Ba[REDACTED] ein. Diese Bedingungen liegen den Frachtverträgen zugrunde, die die genannte Reederei mit den Absendern geschlossen hat. Nach § 18 Nr. 3 KB ist die Haftung der Reederei für alle Beschädigungen der Güter infolge ungenügender Fahrtüchtigkeit des Schiffes, auch wenn der Mangel schon vor Antritt der Reise bestanden haben sollte, ausgeschlossen, sofern die Tauglichkeit des Schiffes durch ein gültiges Schiffsattest einer Untersuchungskommission oder ein Klassifikationsattest einer anerkannten Körperschaft festgestellt und ausgewiesen ist. Nach Nr. 4 dieser Vorschrift erstreckt sich der Verzicht auf Haftung auch auf alle außervertraglichen Ansprüche.

Die Berufung des Beklagten Schiffsführers auf die Freizeichnung von seiner Haftung wegen Fahruntüchtigkeit des KAHNES gemäß §§ 7 Abs. 2, 8 Abs. 1 BSchG ist von vornherein ausgeschlossen. Denn der Beklagte wußte, daß die Kleppen nicht dicht hielten. Er hat mindestens bedingt

vorsätzlich seine Sorgfaltspflicht hinsichtlich der Fahrtüchtigkeit des Schiffes verletzt. Die Haftung für Vorsatz kann aber weder nach deutschem Recht (§ 276 Abs. 2 BGB) noch nach schweizerischem Recht (Art. 100 Abs. 1 Schw. Obligationenrecht) im voraus erlassen werden.

Die Revision rügt für die beklagte Schiffseignerin, das Berufungsgericht habe übersehen, daß die Frage des Haftungsverzichtes nicht nach deutschem, sondern nach schweizerischem Recht zu entscheiden sei; das Berufungsgericht hätte daher den Wegfall des Haftungsausschlusses für ungenügende Fahrtüchtigkeit des Kahnbesizers nicht auf das deutsche Recht stützen dürfen, sondern hätte prüfen müssen, ob der Haftungsausschluß nach Schweizer Recht Bestand hat.

Die Rüge ist nicht begründet. Dabei mag zugunsten der Beklagten unterstellt werden, daß ihr als Dritter (§ 328 BGB) durch §§ 16 bis 18 KB ein unmittelbarer Unterlassungsanspruch gegen die Absender auf Nichtgeltendmachung des Haftungsanspruches zusteht (vgl. BGH VersR 1960, 727, 729).

Nach § 1 KB unterwerfen sich die Absender den KB und, wo diese schweigen, den Bestimmungen des deutschen Binnenschiffahrtsgesetzes; im übrigen gilt das schweizerische Recht. Die Haftung der Beklagten zu 2 für ungenügende Fahrtüchtigkeit gründet sich auf § 8 Abs. 4 BSchG, dessen Anwendung in den KB vereinbart ist. Es fragt sich, ob diese Haftung nach §§ 16 bis 18 KB ausgeschlossen werden kann. Die Frage ist aus denselben Gründen, die der Bundesgerichtshof für die Freizeichnung von der Haftung für verschuldete

Seeuntüchtigkeit in NJW 1956, 1965, 1966 f dargelegt hat, zu verneinen, da es sich bei der Stellung eines fahrtüchtigen Schiffes um eine Kardinalpflicht des Schiffseigners und des Frachtführers handelt, die aus schifffahrtsrechtlichen Gründen nicht wegbedungen werden kann. Die in § 1 subsidiär vereinbarte Geltung des schweizerischen Rechts kommt hier nicht zum Zuge, da nach der Vereinbarung das deutsche Binnenschiffahrtsgesetz vor dem schweizerischen Recht anzuwenden ist.

III. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht den bezifferten Klageantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und dem Feststellungsantrag stattgegeben.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 97 ZPO.

Dr. Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Stimpel