

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 82/83

URTEIL

in dem Rechtsstreit

Verkündet am

12. März 1984

Kaufmann,

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

1. der Wa [REDACTED], Strom- und Kanalschiffahrtsgesellschaft
U [REDACTED] KG, vertreten durch den persönlich haftenden
Gesellschafter Jürgen U [REDACTED], D [REDACTED]straße [REDACTED],
Du [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

2. des Schiffseigners Cornelis S [REDACTED], Sche [REDACTED] [REDACTED],
N [REDACTED] (Niederlande),

Streithelfers und Revisionsklägers,

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

Gegen

die R [REDACTED] Allgemeine Speditions GmbH, Zweignieder-
lassung K [REDACTED], Ag [REDACTED] [REDACTED], K [REDACTED], vertreten
durch die Geschäftsführer Wolfgang F [REDACTED] und Wolfgang K.W [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 12. März 1984 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Bauer, Dr. Kellermann, Bundschuh und Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revisionen der Beklagten und ihres Streit-
helfers wird das Urteil des Schiffahrtsobergerichts
Köln vom 14. Januar 1983 aufgehoben. Die Sache
wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung
- auch über die Kosten des Revisionsverfahrens -
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin macht gegen die Beklagte einen Anspruch auf Befreiung von einer Schuld geltend.

Die Klägerin war Hauptfrachtführer für eine Partie von 134 Kabeltrommeln (Gesamtgewicht: 912 t), die sie im Auftrag der Fe [REDACTED] & Gu [REDACTED] C [REDACTED] werk AG von Köln-Mülheim nach Rotterdam längsseits eines Seeschiffes befördern sollte. Sie schaltete für den Schiffstransport ab Hafen Köln-Mülheim die Beklagte als Unterfrachtführerin

- 3 -

ein. Diese setzte zur Beförderung einer Teilpartie von 89 Kabeltrommeln den Streithelfer mit dessen MS "Re R" (674 t) ein. Nach Vorlage des Schiffes am 6. Juni 1979 wurde es am folgenden Tag von Bediensteten der Klägerin beladen. Dabei ist das Schiff beim Überschlagen der 36. Kabeltrommel gekentert und gesunken. Dadurch sind an den bereits geladenen 85 Kabeltrommeln große Schäden entstanden.

Mit Schreiben vom 6. Februar 1981 an die Klägerin hat der Transportversicherer der Ladung "im Anschluß an unsere frühere Verantwortlichstellung ... unsere Forderung der Höhe nach" auf 461.239,09 DM beziffert; ferner heißt es in dem Schreiben, "Wir behalten uns vor, unsere Forderung um den auf die Ladung entfallenden Anteil des Havarie-grosse Beitrages zu ergänzen". Nach Ansicht der Klägerin hat die Beklagte sie von diesen Forderungen freizustellen; MS "Re R" sei nicht fahr- und ladetüchtig gewesen; insbesondere müsse das Schiff Wasser unter der Strau gehabt haben und deshalb gekentert sein. Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, sie von allen Ansprüchen der Firma Fe & Gu sowie deren Versicherers in Höhe von 461.239,09 DM freizustellen; ferner festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, sie auch von allen weiteren Ansprüchen der genannten Firma und deren Versicherers aus dem Schiffs-unfall freizustellen.

Die Beklagte und der Streithelfer haben vorgetragen, das Schiff sei gekentert, weil es der Kranführer durch mehrfaches Absetzen der 86. Kabeltrommel in eine Schaukelbewegung versetzt habe. Auch beginne nach den Verlade- und



Transportbedingungen der Beklagten ihre Haftbarkeit für Ladungsschäden erst nach beendigter Verladung und Stauung der Güter. Überdies habe die Klägerin nach ihren Konnossementsbedingungen ihrer Auftraggeberin für den Ladungsschaden ebenfalls nicht zu haften.

Das Schifffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Das Schifffahrtsobergericht hat ihr stattgegeben. Mit ihren Revisionen, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstreben die Beklagte und der Streithelfer die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

1. Das Berufungsgericht hat nicht geprüft, ob die Ansprüche, welche der Transportversicherer der Ladung gegen die Klägerin geltend macht, begründet sind. Nach seiner Ansicht kommt es darauf "in diesem Rechtsstreit" nicht an. Das ist nicht richtig. Denn dem Anspruch der Klägerin auf Schuldbefreiung kann nur stattgegeben werden, wenn auch die Schuld, von der die Beklagte sie freistellen soll, besteht (vgl. Senatsurt. v. 25. April 1983 - II ZR 141/82, VersR 1983, 776). Infolgedessen hätte das Berufungsgericht diesen Punkt prüfen müssen. Da das nicht geschehen ist und, wie nachstehend (Ziff. 2) ausgeführt wird, dem Senat insoweit eine abschließende Beurteilung nicht möglich ist, kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben.

2. a) Grundlage für den Schadensersatzanspruch des Transportversicherers der Ladung gegen die Klägerin ist § 58 Abs. 1 BinnSchG. Nach dieser Vorschrift haftet der Frachtführer für den Schaden, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts 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. Dazu hat der Frachtführer die Schadensursache und sein Nichtverschulden daran (oder das seiner Leute - vgl. § 26 BinnSchG, § 431 HGB) nachzuweisen (Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. § 58 Anm. 6 a; vgl. auch Senatsurt. v. 9. Februar 1978 - II ZR 14/76, LM § 606 HGB Nr. 6 = VersR 1978, 371 f.).

b) Zur Entlastung der Klägerin im Rahmen des § 58 Abs. 1 BinnSchG gegenüber dem von dem Transportversicherer geltend gemachten Schadensersatzanspruch läßt sich den - allerdings in einem anderen Zusammenhang gemachten - Ausführungen des Berufungsgerichts (Haftung der Beklagten gegenüber der Klägerin) folgendes entnehmen:

aa) MS "Re R" war, als es an der Ladestelle der Klägerin im Hafen Köln-Mülheim vorgelegt wurde, fahr- und ladetüchtig. Dort haben die Bediensteten der Klägerin die Kabeltrommeln ordnungsgemäß "in das Schiff geliefert" (vgl. § 41 BinnSchG). Während des Beladens hat der Schiffer des MS "Re R" die Festmachedrähte seines Fahrzeugs nicht falsch gehandhabt. Danach scheiden Mängel des Schiffes, Fehler beim Verladen der Kabeltrommeln oder ein nautisches Fehlverhalten des Schiffers als Unfallursache aus. In allen diesen Punkten ist die Klägerin gegenüber ihrer Auftraggeberin entlastet.

bb) Nicht anders liegt es, soweit es um bestimmte Mängel beim Stauen der Kabeltrommeln als Ursache für das Kentern des MS "Re. R." geht.

Das Berufungsgericht hat sich zu diesem Punkt von den Ausführungen des Sachverständigen Prof. Dr. Ing. Sc. zu eigen gemacht, daß die beim Verladen der Kabeltrommeln üblichen Schwankungen des Schiffes die "weiche" Kabeltrommelladung in Schwingungen hätten versetzen, diese ihrerseits bei zunehmendem Krängungswinkel des MS "Re. R." eine zunehmende Verschiebung des Schwerpunkts der einzelnen Kabeltrommeln hätten bewirken und - wegen der fehlenden "Quersicherung" der in Reihen längs zur Schiffsachse stehenden Kabeltrommeln - zu deren Kippen hätten führen können; auch habe infolge der geringen Quersteifigkeit der Kabeltrommelverschalung beim Aufeinanderstellen der Trommeln an Bord des MS "Re. R." ohne eine (ebenfalls nicht vorgenommene) "spezielle Verkeilung" die Gefahr bestanden, daß sich der Trommelquerschnitt verforme und dadurch der Trommelschwerpunkt verschiebe.

Hiervon ausgehend hat das Berufungsgericht dem Schiffer des MS "Re. R." vorgeworfen, daß er nicht für die gebotene "Quersicherung" der Kabeltrommeln gesorgt habe und sie außerdem ohne eine "spezielle Verkeilung" habe aufeinanderstellen lassen. Dem vermag der Senat nicht zu folgen. Gewiß hatte der Schiffer für ein fachgerechtes Stauen der Kabeltrommeln zu sorgen (vgl. auch § 8 Abs. 2 BinnSchG). Jedoch trifft ihn kein Verschulden an den beiden von dem Sachverständigen aufgezeigten Staufehlern:

Auf die Notwendigkeit einer "speziellen Verkeilung" beim Aufeinanderstellen der Kabeltrommeln zur Vermeidung von Querschnittsdeformationen ist der als Ordinarius für

Schiffbau, Konstruktion und Statik an einer Technischen Hochschule tätige Sachverständige selbst erst gestoßen, nachdem einer seiner Mitarbeiter auf dem Lager der Fe[REDACTED] & Gu[REDACTED] C[REDACTED]werk AG Kabeltrommeln mit gegeneinander verschobenen Trommelscheiben bemerkt und der Hersteller der Trommeln, die Ke[REDACTED] GmbH, auf die Anfrage des Sachverständigen nach der Größe der möglichen Querschnittsdeformation geantwortet hatte, daß Kabeltrommeln der vorliegenden Größe nicht übereinander gelagert werden sollten, weil die Deformationsgefahr zu groß sei, im übrigen Vorsorge und Abhilfe nur durch eine spezielle Verkeilung erfolgen könne, welche von einer Speditionsfirma kaum durchgeführt werden könne. Mit Rücksicht auf diese Gegebenheiten wird aber die Sorgfaltspflicht eines Schiffers überspannt, wenn man von ihm verlangt, daß er die Gefahr von Querschnittsdeformationen der Kabeltrommeln beim Aufeinanderstellen hätte erkennen und dem entweder durch Unterlassen einer solchen Stauung oder durch eine "spezielle Verkeilung" der Trommeln hätte begegnen müssen, zumal eine solche Gefahr und die Möglichkeit ihrer Beherrschung offenbar nur dem Trommelhersteller selbst bekannt gewesen und der Sachverständige darauf, wie er gegenüber dem Schiffahrtsgericht erklärt hat, lediglich durch einen Zufall gestoßen ist. Gleiches gilt für die Frage einer "Quersicherung" der Kabeltrommeln, die nicht auf Deck, sondern zwischen den Bordwänden mit jeweils kleinen Seitenabständen zu diesen oder untereinander geladen worden sind. Auch hier kann ohne Überspannung der Sorgfaltspflichten eines Schiffers nicht angenommen werden, daß er mit der Gefahr einer Schwerpunktverschiebung der "weichen", infolge Verschalung der Trommeln mit Holzbrettern ohnehin nicht sichtbaren, Kabeltrommelladung sowie - ohne "Quersicherung" - mit einem dadurch möglichen "Kippen" der Trommeln

rechnen mußte. Der vorliegende Sachverhalt unterscheidet sich ganz wesentlich von jenem, über den der Senat in dem Urteil vom 14. Juni 1982 - II ZR 127/81 zu entscheiden hatte. Dort hatte der Schiffer Paletten mit Salzsäcken auf ihren wegen Regens beim Laden teilweise glatten Plastikummüllungen bis hoch über Deck aufeinanderstapeln lassen und die Decksladung selbst gegen ein seitliches Verrutschen nicht besonders gesichert, so daß das Schiff nach Antritt der Reise beim ersten Wenden gekentert ist. Danach ist die Klägerin gegenüber ihrer Auftraggeberin, was das Fehlen einer "Quersicherung" und einer "speziellen Verkeilung" der Kabeltrommeln angeht, mangels Verschuldens des Schiffers des MS "Re. R." ebenfalls entlastet.

c) Trotzdem kann beim derzeitigen Stand des Verfahrens nicht angenommen werden, daß die Schuld, von der die Beklagte die Klägerin freistellen soll, nicht besteht.

Das Berufungsgericht hat die von dem Sachverständigen aufgezeigten Staufehler lediglich als mögliche Ursache für das Kentern des MS "Re. R." angesehen, weil er seine Ausführungen zur Schadensursache als Hypothese bezeichnet hat. Für die Revisionsinstanz ist deshalb davon auszugehen, daß noch weitere unfallursächliche Fehler vorgelegen haben können. Dabei kommen allerdings, da Mängel des Fahrzeugs, Fehler beim Liefern der Kabeltrommeln in das Schiff und ein nautisches Fehlverhalten des Schiffers während des Beladens ausscheiden, offensichtlich nur weitere Fehler beim Stauen in Betracht (für die sich die Klägerin ebenfalls zu entlasten hätte). Indes erscheint es nach den Gegebenheiten des Falles zumindest nicht fernliegend, daß die aufgezeigten Stau-

fehler (fehlende "Quersicherung" und "spezielle Verkeilung") die einzige ernsthaft mögliche oder denkbare Kenterursache gewesen sind, zumal das Berufungsgericht trotz genauer Kenntnis von der Art und Weise der Verladung der Kabeltrommeln keine weiteren derartigen Fehler erwähnt hat. Diese im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegende Frage hätte das Berufungsgericht prüfen müssen. Anscheinend hat es davon deshalb abgesehen, weil es der Ansicht ist, daß den Schiffer des MS "Re. R. " ein Verschulden an der fehlenden "Quersicherung" der Kabeltrommeln und an ihrem ohne "spezielle Verkeilung" erfolgten Aufeinandersetzen trifft. Das ist jedoch, wie ausgeführt, nicht richtig.

Die Prüfung ist nicht deshalb entbehrlich, weil nach den Konnossementsbedingungen der Klägerin, die Bestandteil des zwischen ihr und ihrer Auftraggeberin geschlossenen (Haupt-) Frachtvertrages geworden sind (vgl. das Auftragbestätigungsschreiben der Klägerin vom 5. Juni 1979), die Haftbarkeit der Reederei erst nach beendigter Verladung und Stauung beginnt (§ 3 Nr. 3) und jede Haftung der Reederei oder des Schiffers für Verlust oder Beschädigung der Güter infolge Kenterns oder ungenügender Fahrtüchtigkeit, Stabilität oder Ladetüchtigkeit des Schiffes ausgeschlossen ist (§ 18 Nr. 1 und 3). Denn diese Regelungen können die Haftungsfreiheit der Klägerin gegenüber ihrer Auftraggeberin nicht bewirken, soweit es um ihre Haftung für etwaige weitere Staufehler als Kenterursache geht. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats können sich Frachtführer, Schiffseigner und Schiffer in Allgemeinen Geschäftsbedingungen von der Haftung für Ladungsschaden aus anfänglicher Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes nicht wirksam freizeichnen

(BGHZ 82, 162, 168/169; Senatsurt. v. 15. Oktober 1979 - II ZR 80/77, LM § 8 BinnSchG Nr. 5 = VersR 1980, 65, 66). Auch liegt anfängliche Fahruntüchtigkeit des Schiffes vor, wenn es wegen falscher Beladung oder Stauung der Güter instabil ist (vgl. Senatsurt. v. 21. April 1975 - II ZR 164/73, LM § 8 BinnSchG Nr. 3 = VersR 1975, 1115 f.). Da es außerdem bei der Freizeichnung des Frachtführers von der Haftung für Ladungsschäden um eine Ausnahme von seiner Entlastungspflicht nach § 58 Abs. 1 BinnSchG geht, muß er beweisen, daß die Schäden nicht durch anfängliche Fahr- oder Ladeuntüchtigkeit des Schiffes, sondern durch einen Umstand verursacht worden sind, für den er sich wirksam von der Haftung freizeichnen kann (vgl. Senatsurt. v. 13. März 1969 - II ZR 58/67, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 30 = VersR 1969, 511, 513). Dieser Beweis muß hier daran scheitern, daß MS "ReR" jedenfalls schon vor Beendigung der Verladung instabil, also anfänglich fahruntüchtig gewesen und deshalb gekentert ist.

3. Die Klägerin, die ihrerseits den Beförderungsauftrag für den Schiffstransport der Beklagten erteilt hat, war im Verhältnis zu dieser Absender der Kabeltrommeln. Ihr gegenüber haftet daher die Beklagte für die Beschädigung der Güter nach § 58 Abs. 1 BinnSchG. Sie kann deshalb von der Beklagten verlangen, daß diese sie von ihrem Schaden, also von ihrer Schuld gegenüber der Fe & Gu Cwerk AG aus der Beschädigung der Kabeltrommeln, befreit. Soweit die Beklagte dagegen einwendet, daß ihre Verlade- und Transport-Bedingungen (die übrigens den Konnossementsbedingungen der Klägerin entsprechen) Teil des zwischen den Parteien geschlossenen (Unter-) Frachtvertrages geworden sind und danach ihre Haftbarkeit für Ladungsschäden erst nach beendigter Verladung und Stauung der Trommeln begonnen habe, kann sie sich auf diese

Regelung auch dann nicht mit Erfolg berufen, wenn die Bedingungen entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts Bestandteil des Frachtvertrages zwischen den Parteien geworden sind. Hierzu wird auf die vorstehenden Ausführungen unter Ziff. 2 verwiesen. Die Darlegungen unter der genannten Ziffer gelten für die rechtlichen Beziehungen der Parteien ferner auch insoweit sinngemäß, als es um die Frage einer Entlastung der Beklagten gegenüber der Klägerin nach § 58 Abs. 1 BinnSchG geht.

4. Die Haftung der Beklagten für die Beschädigung der Kabeltrommeln aus § 58 Abs. 1 BinnSchG entfällt nicht schon nach § 59 Abs. 1 Nr. 3 oder 4 BinnSchG.

a) Gewiß hat die Klägerin die Kabeltrommeln in MS "Re R" eingeladen. Das ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ordnungsgemäß geschehen. Daß sie außerdem nach den Vereinbarungen der Parteien verpflichtet gewesen sein soll, die in das Schiff gelieferten Güter auch zu stauen, haben weder die Beklagte noch der Streithelfer vortragen können. Danach sind nicht die Voraussetzungen des § 59 Abs. 1 Nr. 3 BinnSchG gegeben, wonach der Frachtführer "in Ansehung der Güter, deren Verladung ... von dem Absender ... besorgt wird, nicht für den Schaden haftet, welcher aus der mit dem Verladen ... oder mit einer mangelhaften Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist". Auch hilft insoweit der Beklagten die Beweisvermutung des § 59 Abs. 2 BinnSchG nicht weiter, nachdem das Berufungsgericht ausdrücklich festgestellt hat, daß die Verladung der Güter als solche für das Kentern des MS "Re R" nicht ursächlich im Rechtssinne gewesen ist.

b) Entgegen der Ansicht der Revision gibt der Sachverhalt keinen hinreichenden Anhalt dafür, daß es sich

bei der Beschädigung der Kabeltrommeln um einen Schaden handelt, den sie aus einer mit ihrer "eigentümlichen natürlichen Beschaffenheit" verbundenen besonderen Gefahr erlitten haben (vgl. § 59 Abs. 1 Nr. 4 BinnSchG). Vielmehr beruht dieser auf einer Instabilität des Schiffes.

5. Bei der erneuten Verhandlung und Entscheidung der Sache wird das Berufungsgericht noch auf folgenden - bisher nicht erörterten - Punkt zu achten haben:

Nach § 26 der zwischen der Klägerin und ihrer Auftraggeberin geltenden Konnossementsbedingungen verjähren "sämtliche Ansprüche gegen die Reederei innerhalb von sechs Monaten vom Zeitpunkt der Entstehung des Anspruchs". Nach dieser Regelung, gegen deren Wirksamkeit keine Bedenken bestehen (vgl. Senatsurt. v. 17. November 1980 - II ZR 248/79, LM Allg. Geschäftsbedingungen Nr. 111 = VersR 1981, 229 ff.), könnten die von dem Transportversicherer der Ladung gegen die Klägerin geltend gemachten Forderungen verjährt sein. Das müßte die Klägerin ihrem Schuldbefreiungsanspruch entgegenhalten lassen. Zwar erlischt eine Forderung nicht, wenn sie verjährt (vgl. § 222 Abs. 1 BGB). Vielmehr bleibt sie erfüllbar. Indes ist der Fall, in dem der Gläubiger des Schuldbefreiungsanspruchs der gegen ihn gerichteten Forderung seines Gläubigers die Einrede der Verjährung entgegensetzen kann, grundsätzlich nicht anders zu behandeln als jener, in dem die Forderung nicht besteht. Das folgt aus dem - auch für den Gläubiger des Freistellungs-

anspruchs erkennbaren und zu berücksichtigen - Interesse des Schuldners, diesen nur insoweit von seiner Schuld befreien zu müssen, als er auf deren Erfüllung in Anspruch genommen werden kann.

Stimpel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh

Brandes