

46. 1. Zur Haftpflicht des Reeders für die Seetüchtigkeit des Schiffes, insbesondere nach Beginn der Reise.

§§ 614, 645, 651, 652, 606, 513, 559, 485.

I. Zivilsenat. Ur. v. 21. Februar 1925 i. S. St. A.-G. Seeschiffahrt und Überseehandel (Bekl.) w. E. & Co. G. m. b. H. (Rl.)

I 231/24.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin ist auf Grund des von der Beklagten ausgestellten Konnossements vom 15. Juli 1922 Empfängerin einer Partie Weinsaat, welche die Beklagte mit ihrem Dampfer „Hindenburg“ von Santa Fé nach Hamburg befördert hat. Ein Teil dieser Ladung war bei Ankunft des Dampfers in Hamburg durch Wasser

beschädigt. Die Klägerin verlangt deshalb Schadensersatz von der Beklagten. Die Beklagte beruft sich auf die Freizeichnungsklauseln des Konnossements.

Die Vorinstanzen haben den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat folgendes ausgeführt:

Die streitige Ladung Weinsaat sei von dem Dampfer „Hindenburg“ in Santa Fé eingenommen und von dort über Buenos Aires nach Hamburg befördert. Die Ware sei unbeschädigt in Santa Fé an Bord gekommen und auf der Reise von Buenos Aires nach Hamburg durch Eindringen von Wasser in den Laderaum beschädigt worden. Dies sei darauf zurückzuführen, daß man in Buenos Aires über die Peilrohre Viehställe gebaut habe in einer Weise, die es unmöglich gemacht habe, an die Peilrohre heranzukommen. Dadurch sei die Schiffsleitung verhindert worden, während der Reise das Steigen des Wassers im Schiffsraum zu bemerken und zu kontrollieren und demgemäß den hier fraglichen Laderaum und die darin befindliche wasserempfindliche Weinsaatladung vor Wasserbeschädigung zu schützen. Durch das Zubauen der Peilrohre sei das Schiff in einen Zustand versetzt, der es zur Beförderung der erwähnten Ladung untauglich und somit relativ seeuntüchtig gemacht habe. Diese relative Seeuntüchtigkeit sei durch eigene Maßnahmen der Beklagten in dem Zwischenhafen Buenos Aires herbeigeführt, indem der dort angestellte Schiffsinspektor der Beklagten, als ihr am Lande befindlicher Aufsichtsbeamter, fahrlässigerweise die Gefährdung des Schiffes durch Zubauen der Peilrohre zugelassen habe. Dies Verhalten habe die Beklagte zu vertreten, da es durch die Freizeichnungsklauseln des dem Frachtvertrag zugrunde liegenden Konnossements nicht gedeckt werde.

Läßt man nun zunächst die erwähnten Freizeichnungsklauseln außer Betracht, so hat die Beklagte der Klägerin als der legitimierten Empfängerin der Ladung und Konnossementsinhaberin in entsprechender Anwendung der allgemeinen Frachtgrundsätze für den streitigen Schaden aufzukommen, sofern die Beklagte nicht beweist, daß die Beschädigung auf Umständen beruht, die durch die Sorgfalt

eines ordentlichen Verfrachters nicht abgewendet werden konnten (§§ 614 Abs. 2, 645, 651, 652, 606 HGB.; Schaps, Seerecht 2. Aufl. § 651 Anm. 5, 6 a. E., § 606 Anm. 5, Vorbem. vor § 556 Anm. 12). Demgemäß hatte die Beklagte an sich für die Seetüchtigkeit des Schiffes zunächst bei Beginn der Frachtreise in Santa Fé (§§ 513, 559, 485 HGB.), dann aber auch insofern während dieser Reise einzustehen, als es zu den gesetzlichen Obliegenheiten der Beklagten und der sie vertretenden Personen, insbesondere des Schiffers gehört, darüber zu wachen, daß die Seetüchtigkeit dem Schiffe während der Reise erhalten bleibt und, falls gemindert, nach Möglichkeit wieder hergestellt wird (Schaps § 513 Anm. 9, §§ 527, 485 HGB.). Des weiteren ist bei Auslegung der maßgeblichen Freizeichnungsklauseln des Konnossements zu beachten, daß alle Unklarheiten dieser Klauseln zu Lasten der Beklagten gehen, die das Konnossement ausgestellt hat und sich auf darin enthaltene Sonderabreden beruft, durch welche ihre gesetzlichen Verpflichtungen eingeschränkt sein sollen. Und zwar gilt das um so mehr, als Freizeichnungen hinsichtlich der Seetüchtigkeit des Schiffes wenig üblich und unter Umständen sittenwidrig sind.

Nun lauten die fraglichen Konnossementsbedingungen, deren wenig stilgerechte Fassung bereits das Berufungsgericht hervorgehoben hat, an den hier maßgeblichen Stellen folgendermaßen:

„Daß der Kapitän, die Eigentümer oder Agenten des Schiffes oder die zur Schiffsbefahrung gehörigen Personen nicht verantwortlich sind . . . für irgendwelchen Verlust oder Beschädigung, welche aus Gefahren oder Unfällen auf Meeren, Flüssen . . . entstehen . . ., sei es, daß die oben erwähnten Gefahren oder Ursachen oder der dadurch entstandene Verlust oder Beschädigung bei oder nach Beginn der Reise verursacht werde, durch irgendeinen Akt der Unterlassung, Nachlässigkeit, Verschümmnis . . . des . . . Kapitäns, Mannschaft . . . oder anderer Personen im Dienste der Reederei, die an Bord des besagten oder irgendeines anderen Schiffes, das ihnen gehört oder von ihnen gemietet wurde, sich befinden oder durch Seeuntauglichkeit des Schiffes, vorausgesetzt, daß alle nötigen Maßregeln getroffen wurden, um solcher Untauglichkeit vorzubeugen.“

Sieht man von dem nach obigem unrichtigen Gesichtspunkt des Berufungsgerichts ab, daß der Reeder und Verfrachter gesetzlich nur

für die Seetüchtigkeit des Schiffes bei Beginn der Reise hafte, so scheidet der im Berufungsurteil verwertete Umstand aus, daß nicht anzunehmen sei, die Reederei habe mit jener Konnossementsklausel ihre Haftung über ihre gesetzlichen Verpflichtungen hinaus erweitern wollen. Dann ergibt sich aber als das Nächstliegende die Annahme, daß die Worte der Klausel „bei oder nach Beginn der Reise“ auf die unmittelbar vorher erwähnte „Seeuntauglichkeit des Schiffes“ zu beziehen sind. Danach würde die Beklagte von ihrer oben dargelegten gesetzlichen Haftung für die Seeuntauglichkeit des Schiffes (bei oder nach Beginn der Reise) nur dann befreit sein, wenn „alle nötigen Maßregeln getroffen wurden, um solcher Untauglichkeit vorzubeugen“. Und weiterhin ist aus der Sonderstellung, welche in der Konnossementsklausel der Seeuntauglichkeit des Schiffes eingeräumt ist, zu entnehmen, daß insoweit eine Ausnahme gemacht werden soll von der vorhergehenden allgemeinen Freizeichnung von Nachlässigkeiten des Kapitäns, der Mannschaft usw. Denn der Nachsatz „vorausgesetzt, daß alle nötigen Maßregeln getroffen wurden, um solcher Untauglichkeit vorzubeugen“, hätte keinen Sinn, wenn die danach von dem Schiffer und der Schiffsmannschaft zu gewährleistende Pflicht, für die Seetauglichkeit des Schiffes — besonders während der Reise — zu sorgen, auf dem Umwege der allgemeinen Freizeichnung von Nachlässigkeit der Schiffsbesatzung usw. ihrer Wirksamkeit entkleidet werden könnte. Demgemäß haftet die Beklagte für Nachlässigkeiten dieser Personen, durch welche während der Reise die Seetüchtigkeit des Schiffes verursacht oder ihre rechtzeitige und gehörige Beseitigung verhindert ist, da alsdann nicht „alle nötigen Maßregeln getroffen wurden, um solcher Untauglichkeit vorzubeugen“. Die Beklagte haftet aber in derselben Weise für diese Seetüchtigkeit nach allgemeiner Rechtsvorschrift auch dann, wenn sie durch Personen verursacht ist, die in den Freizeichnungsklauseln nicht aufgeführt sind, aber zu den Erfüllungsgehilfen der Beklagten hinsichtlich ihrer erwähnten, die Frachtreise umfassenden Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Verfrachters gehören. Es ist daher unerheblich, ob — wie die Beklagte behauptet — der Einbau der Viehställe mit der Wirkung des Zubauens der Peilrohre von dem Schiffer und den Schiffsoffizieren geleitet ist oder ob dabei der angeblich in Buenos Aires anässige Schiffsinspektor der Beklagten tätig oder schuldhafter-

weise untätig gewesen ist, und ob dieser Schiffsinspektor an sich oder im vorliegenden Streitfall zu den in den Freizeichnungsklauseln aufgeführten Personen gehört. Denn jedenfalls ist dieser Schiffsinspektor ebenso wie der Schiffer und jeder Schiffssoffizier Erfüllungsgesährte der Beklagten hinsichtlich der mehrerwähnten Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Verfrachters. Somit kann es dahingestellt bleiben, ob etwa auch anzunehmen ist, daß ein etwaiges Unterlassen der gehörigen Verschraubung des einen Peilrohrs seitens der Schiffsbesatzung eine Seeuntüchtigkeit des Schiffes herbeigeführt haben würde, welche nicht von den Konnossementsfreizeichnungen umfaßt wird, da auch solchenfalls nicht alle nötigen Maßregeln getroffen wären, um der Seeuntauglichkeit vorzubeugen.

Das Berufungsgericht hat ohne erkennbaren Rechtsirrtum festgestellt, daß das Schiff in Folge des Verbauens der Peilrohre relativ seeuntüchtig, d. h. nicht geeignet gewesen sei, die betreffende Ladung gegen die gewöhnlichen Seegefahren der Frachtreise zu schützen. Es kann keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß diese relative Seeuntüchtigkeit von der in der Konnossementsklausel erwähnten Seeuntauglichkeit mit umfaßt wird. Ebenso wenig ist zu bezweifeln, daß, soweit grundsätzlich nur eine Haftung der Beklagten mit Schiff und Fracht in Frage kommen sollte, die Voraussetzungen für eine persönliche Haftung derselben nach § 774 HGB. gegeben sind. Nach beiden Richtungen sind weder in der Revisionsinstanz, noch vorher von den Parteien Einwendungen erhoben.