

**10. über Art und Umfang der Haftung des Verfrachters gegenüber den Befrachtern für die Reisetüchtigkeit des Schiffes und zur Frage der Freizeichnung des Verfrachters von dieser Haftung.**  
 HGB. §§ 486, 513, 514, 559.

I. Zivilsenat. Urf. v. 21. Januar 1928 i. S. D. M. (R.) w. Vereinigte F. E. und S. Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Bekl.). I 133/27.

- I. Landgericht Flensburg, Kammer für Handelsachen.  
 II. Oberlandesgericht Kiel.

Am Abend des 4. Dezember 1924 verließ der der Beklagten gehörige Dampfer „Kanal IV“ den Flensburger Hafen, um nach Hamburg zu fahren. Er hatte eine Ladung von 285 Tonnen Stückgüter, worunter sich 225 Tonnen Kupferbleche befanden, die zum Teil im Vorraum, zum größeren Teil aber im Großraum des Schiffes verstaут waren. Der Dampfer ist auf dieser Reise in der Nähe von Schleimünde am 5. Dezember 1924 bei stürmischem Wetter gesunken. Die Kupferbleche sind später in beschädigtem Zustand geborgen und von der Klägerin veräußert worden. Sie hat den Reinerlös erhalten. Der größte Teil der Ladung, insbesondere die Kupferbleche, waren für die Reise bei der Klägerin versichert. Die Versicherungsnehmer und Befrachter haben wegen des Reiseschadens von der Klägerin Zahlungen erhalten. Die Klägerin beansprucht als Rechtsnachfolgerin der Befrachter Ersatz des diesen entstandenen Schadens. Sie behauptet, die Beklagte sei als Verfrachterin gemäß dem Seefrachtvertrag ersahpflichtig. Der Unfall sei u. a. darauf zurückzuführen, daß die von der Beklagten fest angestellten berufsmäßigen Stauer die Ladung nicht sachmäßig verstaут hätten. Diese sei daher beim Schlingern des Schiffes in dem starken Seegang zum Teil übergegangen. Das Schiff sei teils wegen unsachgemäßer Stauung der Ladung und wegen Fehlens einer Garnierung, teils aus anderen Gründen nicht seetüchtig gewesen.

Die Instanzgerichte haben die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

**Gründe:**

Die Beklagte wird auf Grund des Seefrachtvertrags in Anspruch genommen, den sie als Verfrachter mit den Befrachtern abgeschlossen

hat. Einen Bestandteil dieses Frachtvertrags bilden die Konnossements-Bedingungen. Im übrigen hat grundsätzlich die Beklagte für den Schaden nach §§ 559, 606 HGB. einzustehen.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, der Dampfer habe für die Reise von Flensburg nach Hamburg die Fähigkeit gehabt, „See zu halten und die Gefahren der Seeschifffahrt, soweit sie nicht ganz außergewöhnlicher Art sind, zu überstehen“ (Schaps Seerecht § 513 Anm. 2). Das Schiff sei also in diesem Sinne seetüchtig gewesen. Die von der Klägerin beanstandeten Öffnungen in der Außenhaut und im Sturmdeck hätten seine Seetüchtigkeit nicht beeinträchtigt. Der Dampfer sei nach den Vorschriften des Germanischen Vlohd gebaut und bei Antritt der Reise mit einem Seefähigkeitsattest versehen gewesen. Zum mindesten habe die Beklagte bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters keine Bedenken gegen die Seetüchtigkeit des Schiffes als solche zu haben brauchen (§ 559 Abs. 2 HGB.). Das Schiff habe auch die erforderliche Ladungstüchtigkeit gehabt, d. h. es sei an sich für die vorgefehene Beförderung der Ladung geeignet gewesen (Schaps a. a. O. § 513 Anm. 5). Der Unfall sei durch unsachgemäße Stauung der Ladung verursacht worden. Ob diese fehlerhafte Stauung sowie das von der Klägerin behauptete Fehlen einer Garnierung als Seeuntüchtigkeit des Schiffes im engeren Sinne oder als sogenannte Reiseuntüchtigkeit zu bezeichnen sei, könne dahingestellt bleiben, da in beiden Fällen die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über Seetüchtigkeit in gleicher Weise anwendbar seien (§§ 513, 514, 559 HGB.; Schaps a. a. O. § 513 Anm. 4, § 559 Anm. 9). An der mangelhaften Stauung und dem Fehlen einer Garnierung treffe den gesetzlichen Vertreter der Beklagten oder einen leitenden Angestellten von ihr keine Schuld. Vom gesetzlichen Vertreter der Beklagten könne man nicht verlangen, daß er persönlich die Verstaung überwache. Es handle sich dabei um eine seemannisch-technische Arbeit, für die der Leiter der Reederei selbst die erforderliche Sachkunde nicht zu haben brauche. Die Beklagte habe der Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Verfrachters genügt, indem sie neben dem erfahrenen und tüchtigen Kapitän des Schiffes einem älteren Angestellten, ihrem Disponenten S., die Aufsicht über die Beladung und Ausrüstung des Schiffes übertragen und diesen fortgesetzt darauf hingewiesen habe,

daß die Sicherheit der Passagiere, des Gutes und des Schiffes das erste Erfordernis sei. Daraus, daß die Beklagte keine besonderen Anordnungen wegen des angekündigten Sturmes getroffen habe, könne ihr kein Vorwurf gemacht werden. Die Beklagte habe sich darauf verlassen dürfen, daß, soweit deswegen besondere Maßnahmen erforderlich gewesen seien, diese vom Schiffer getroffen würden.

Diese Ausführungen des Berufungsgerichts bewegen sich im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet und lassen keinen Rechtsirrtum erkennen. Sie ergeben zur Genüge, daß der Verlust oder die Beschädigung der Ladung ausschließlich auf einem durch die Art der Beladung hervorgerufenen mangelhaften Zustand des Schiffes (Reiseuntüchtigkeit) beruht, den die leitenden Organe der Beklagten bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht entdecken und nicht abwenden konnten (§§ 559, 606 HGB.).

Die Frage, ob dasselbe für die nicht als leitende Organe anzusehenden Erfüllungsgehilfen der Beklagten, insbesondere für ihren Schiffer, ihre Stauer oder den Disponenten S. gilt, ist vom Berufungsgericht nicht entschieden worden. Dieses vertritt den Standpunkt, daß sich die Beklagte von einem etwaigen Verschulden ihrer Erfüllungsgehilfen, auch soweit es sich um den Mangel der Seetüchtigkeit oder Reisetüchtigkeit des Schiffes handle, laut den für den Frachtvertrag maßgeblichen Konnossements-Bedingungen freigezeichnet habe. Dabei führt das Berufungsgericht weiter aus: Es handle sich nicht um eine Freizeichnung von der grundsätzlichen Verpflichtung der Beklagten, ein seetüchtiges Schiff zu stellen (Schaps Seerecht § 559 Anm. 8) oder um eine Freizeichnung unter unbilliger Ausnutzung einer wirtschaftlichen Monopolstellung der Beklagten. Letzteres sei schon um deswillen nicht der Fall, weil keinesfalls ein grobes Verschulden in Frage komme und die in Betracht zu ziehenden Personen nicht zu den leitenden Angestellten der Beklagten in dem erwähnten Sinne gehörten.

Demgegenüber ist folgendes zu bemerken. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts handelt es sich um eine Untüchtigkeit des Schiffes, die nicht in dessen Beschaffenheit selbst, sondern in mangelhafter Stauung der Ladung und gegebenenfalls auch im Fehlen der Garnierung begründet ist. Ob eine solche

Reiseuntüchtigkeit vorliegt, entscheidet sich erst nach Einnahme der Ladung und nicht schon in dem Augenblick, wo der Schiffskörper ladebereit geliefert wird (§ 559 Abs. 1 HGB.). Trotzdem ist entsprechend dem Sinn und Zweck von § 559 HGB. in Verbindung mit §§ 513, 514 HGB. mit der herrschenden Meinung davon auszugehen, daß in dem hier entscheidenden Umfang der Mangel der Reisetüchtigkeit bei Antritt der Reise nach denselben Rechtsgrundsätzen wie die Seeuntüchtigkeit im engeren Sinne bei Lieferung des Schiffes zu beurteilen ist (Schaps Seerecht § 513 Anm. 4, § 559 Anm. 9, 2; Wüstenbörfers Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtrechts Bd. I S. 472, 467, 474; Hans. RZtschr. 1926 S. 422ffg. Nr. 137, Urteil des OLG. Hamburg vom 19. Januar 1926). Soweit ein für die Reiseuntüchtigkeit in Betracht kommendes Verschulden vorliegen sollte, handelt es sich nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nur um ein einfaches Verschulden solcher Erfüllungsgehilfen der Beklagten, die nicht zu ihren leitenden Angestellten gehörten. Allerdings ist die Rechtsgrundlage der Haftung des Verfrachters aus § 559 HGB. nicht so sehr ein Verschulden seiner Erfüllungsgehilfen, insbesondere der Schiffsbefahrung, als die frachtrechtliche Gewährleistung für den Zustand des gelieferten Schiffes (OLG. Hamburg Urteil vom 20. Dezember 1915 in Hans. GerichtsZtg. 1916 Hptbl. S. 84 Nr. 44; Hans. RZtschr. 1926 S. 422 Nr. 137, OLG. Hamburg, Urteil vom 19. Januar 1926). Diese Gewährleistung reicht indes nur soweit, als das Fehlen der See- oder Reisetüchtigkeit des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters entdeckt und beseitigt werden konnte. Kommt dagegen in dieser Beziehung, wie hier, nur ein Sorgfaltsmangel von Erfüllungsgehilfen des Verfrachters in Frage, die nicht zu seinen leitenden Organen gehören, und ist dieser Sorgfaltsmangel weder als Vorfall noch als grobe Fahrlässigkeit anzusehen, so stehen insoweit einer Freizeichnung des Verfrachters keine rechtlichen Bedenken entgegen (Schaps Seerecht § 559 Anm. 8, 9, § 606 Anm. 33ffg.; Wüstenbörfers a. a. D. I S. 478ffg.; RG. Urteil vom 30. September 1885 in Hans. GerichtsZtg., Hauptbl. S. 18 Nr. 6; RGZ. Bd. 11 S. 106).

Dem Berufungsgericht kann aber darin nicht zugestimmt werden, daß nach den Konnossements-Bedingungen, die einen Bestandteil des Frachtvertrags bilden, eine solche Freizeichnung statt-

gefunden hat. Grundsätzlich ist davon auszugehen, daß die Freizeichnung mit genügender Deutlichkeit (unzweideutig) vorgenommen werden muß und daß alle Zweifel zu Lasten des Verfrachters gehen (RGZ. Bd. 110 S. 224; Schaps a. a. O. § 559 Anm. 8). Dementsprechend gelten allgemeine Freizeichnungen von den Gefahren oder Zufällen der Seeschifffahrt (perils of the sea, accidents oder perils of navigation) oder von Nachlässigkeit der Schiffsbefahrung (Negligenz-Klausel) nicht als ausreichend (Schaps a. a. O. § 559 Anm. 8, § 606 Anm. 38, 58, 59, 62; Wüstendörfer a. a. O. Bd. I S. 398; OLG. Hamburg vom 19. Januar 1926 in Hansf. RZtschr. 1926 S. 422 Nr. 137; OLG. Hamburg vom 20. Dezember 1915 in Hansf. GerichtsZtg. 1916 Hauptbl. S. 84 Nr. 44; OLG. Hamburg vom 20. Januar 1910 in Hansf. GerichtsZtg. 1910 Hauptbl. S. 138 Nr. 53; vgl. auch über das Verhältnis von § 33 Nr. 3 zu § 58 der Allgemeinen Deutschen Seeversicherung-Bedingungen von 1919 RGZ. Bd. 118 S. 13; ferner: Voigt Das Deutsche Seeversicherungsrecht S. 448 fgl.). Die maßgeblichen Konnossements-Klauseln gehen aber nicht über den Rahmen derartiger, ganz allgemein gehaltener Freizeichnungen hinaus. Denn sie besagen nur folgendes: „Die Reederei ist nicht verantwortlich . . . . für die Gefahren der Schifffahrt und des Verkehrsgewerbes . . . . für Schaden oder Verlust durch Kollision, Strandung und alle anderen Schifffahrtsunfälle, selbst wenn der dadurch entstehende Schaden oder Verlust auf irgendeine rechtswidrige Handlung, eine Nachlässigkeit, einen Fehler oder Irrtum des Lotsen, des Schiffers, der Besatzung oder anderer Angestellten der Reederei zurückzuführen ist“ (Nr. 1 der Konnossements-Bedingungen). Daß diese Bedingungen für die Freizeichnung nicht genügen, bedarf nach dem vorher Gesagten keiner Ausführung.

Somit ist zu unterstellen, daß die vom Berufsgericht festgestellte Reiseuntüchtigkeit des Schiffes auf Verschulden von Erfüllungsgehilfen der Beklagten in nicht leitender Stellung beruht, daß sie zu vertreten hat. Hierfür würde sie grundsätzlich persönlich haften; dagegen nicht persönlich, sondern nur mit Schiff und Fracht, wenn und soweit ein Fall vorliegt, wie er in § 486 HGB, insbesondere in Nr. 2, 3 geregelt ist (Schaps § 606 Anm. 15, § 559 Anm. 5; Hansf. GerichtsZtg. Hauptbl. 1910 S. 137/138 Nr. 53). Dies trifft für den Schiffer des Dampfers „Kanal IV“ zu; ob auch

für die angeblich von der Beklagten angestellten Steuer und den Disponenten S., hängt von Umständen ab, die aus dem Berufungsurteil nicht zu ersehen und gegebenenfalls vom Tatrichter aufzuklären und festzustellen sind. Dasselbe gilt für die Frage, ob und inwieweit eine etwa an sich begründete Haftung der Beklagten mit Schiff und Fracht wegen der vom Berufungsgericht festgestellten freiwilligen Versteigerung des Schiffes in eine andere Verpflichtung der Beklagten übergegangen ist. Dabei ist zu beachten, daß trotz der Freiwilligkeit dieser Versteigerung eine persönliche Haftung der Beklagten nach §§ 765, 773 HGB. begründet sein kann. Auch könnten der Klägerin persönliche Rechte gegen die Beklagte aus anderen Gründen zustehen, z. B. wegen des Verkaufs des Schiffes nach allgemeinen Grundsätzen über unerlaubte Handlungen (Schaps Seerecht § 765 Anm. 4, 5) oder, falls Fracht verdient worden sein und die Beklagte sie eingezogen haben sollte, — was das Berufungsgericht zwar als „kaum in Frage kommend“ bezeichnet — nach § 771 HGB. (vgl. auch Schaps a. a. O. § 755 Anm. 13, § 756 Anm. 11 ffg.).