

24. Gehört zu der vom Rheder und Verfrachter zu prästrierenden Seetüchtigkeit des Schiffes auch, daß dasselbe mit der erforderlichen Garnierung versehen ist?

S. G. B. Artt. 481. 560.

Konnolementsmäßige Freizeichnung des Verfrachters in betreff des Verschuldens des Schiffers oder der Schiffsmannschaft im Gegenseize zu dem Verschulden des Verfrachters selbst oder eines anderen Bevollmächtigten desselben als des Schiffers.

I. Zivilsenat. Urt. v. 25. Mai 1889 i. S. S. G. B. u. Gen. (Bekl.) v. Kapl. R. als Führer des Dampfers „Prinzeß“ (Rl.). Rep. I. 79/89.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der Kläger, welcher mit dem von ihm geführten Dampfer „Prinzeß“ eine Ladung Baumwolle von Galveston in Bremen angebracht hat, fordert in seiner Eigenschaft als Führer des Schiffes mittels einer gegen verschiedene Empfänger von einzelnen Partien dieser Ladung erhobenen Klage von denselben die Bezahlung der auf diese Partien entfallenden Fracht, welche an sich ihrem Betrage nach nicht streitig ist. Die Beklagten haben jedoch im Wege der Einrede und zum Teil auch widerklagend verschiedene Gegenforderungen gegen den Kläger geltend gemacht, welche von diesem bestritten und mit welchen die Beklagten in erster und zweiter Instanz abgewiesen sind.

Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Das angefochtene Urteil hat zum Gegenstande diejenigen Gegenforderungen, welche die Beklagten auf die Behauptung gestützt haben, ihnen . . . sei ein erheblicher Schaden dadurch entstanden, daß eine größere Menge der zu den von ihnen zu empfangenden Partien Baumwolle gehörigen Ballen infolge fehlenden Garniers durch auf dem Boden des Schiffes befindlichen Schmutz und durch Seewasser beschädigt sei. . . . Den Ersatz des infolge fehlender Garnierung und unterlassener Reinigung des Schiffsbodens entstandenen Minderwertes der Ballen und der ihnen durch die Untersuchung erwachsenen Kosten beanspruchen die Beklagten vom Kläger, indem sie geltend machen, es sei Sache der Rheder gewesen, für ein genügendes Garnier zu sorgen.

Der Kläger hat diesen Anspruch bestritten. Er erklärte sich in betreff der angeblichen Beschädigung mit Nichtwissen und gab an, ein festes Garnier sei vorhanden gewesen, aber dasselbe möge allerdings nicht genügt haben, die Baumwolle vor Beschmutzung zu bewahren. Das Schiff könne jedoch für die Beschädigung nicht verantwortlich gemacht werden, da die Einrichtungen des Schiffes selbst durchaus gut und genügend seien, und eventuell nur ein Verschulden von Personen der Schiffsbesatzung vorliegen würde, für welches aber das Schiff nach den Konnossementen nicht hafte, die unstreitig sämtlich die Klausel enthalten:

„Negligence or default of Pilot, Master, Mariners, Engineers or other persons in the service of the ship whether in navigating the ship or otherwise . . . excepted.“ . . .

Das Berufungsgericht stellt fest, daß es an einem Iosen, die Ladung ausreichend vor der Berührung mit dem Bilgenwasser und dem Schmutze des Schiffsbodens schützenden Garnier gefehlt habe, und daß, wie die Beklagten selbst in erster Instanz offensichtlich überzeugt gewesen seien, hierin die Ursache der Beschädigung zu finden sei. . . .

Nach dieser tatsächlichen Feststellung, gegen welche prozessuale Bedenken sich nicht ergeben, und welche daher für die Revisionsinstanz maßgebend ist, tritt sodann das Berufungsgericht den Gründen bei, aus welchen das Landgericht angenommen hatte, daß der Kläger für eine Beschädigung dieser Art, die auf Sorglosigkeit oder Nachlässigkeit des Schiffers zurückzuführen sei, nach den vorliegenden Konnossementen den lediglich durch diese legitimierten Empfängern der Baumwolle nicht zu haften brauche.

Auch hierbei ist irgend eine Rechtsnorm nicht verletzt. Mit Recht ist das Landgericht in seinen Ausführungen zunächst davon ausgegangen, daß die Klage nicht von dem Kapitän R. persönlich, sondern in seiner Eigenschaft als Vertreter des Rheders und Verfrachters angestellt, und daß auch der hier fragliche Gegenanspruch gegen den Verfrachter und Rheder gerichtet ist. Sodann widerlegt das Landgericht die Behauptung der Beklagten, es sei Sache der Rheder gewesen, für gehöriges Garnier zu sorgen, durch die zutreffende Ausführung, daß der Verfrachter zwar nach Art. 560 H.G.B. das Schiff in seetüchtigem Zustande zu liefern habe, daß aber ein fehlendes oder mangelhaftes Garnier die Seetüchtigkeit des Schiffes nicht

Beeinträchtigte. Die dem Verfrachter in Art. 560 a. a. D. auferlegte Verpflichtung ist zwar eine ganz allgemeine. Denn obwohl nach einem Beschlusse bei der ersten Lesung (vgl. Protokolle S. 2066) die in dem Art. 470 des preussischen Entwurfes hinter dem Worte „Schiff“ folgenden Worte „und seine Gerätschaften“ gestrichen wurden, so geschah dies doch nur in der Absicht, dem Artikel eine allgemeinere Fassung zu geben und die Meinung zu verhindern, daß sich derselbe auf die Tüchtigkeit anderer Zubehörungen des Schiffes nicht erstrecke. Zur Seetüchtigkeit des Schiffes gehört daher allerdings auch, daß sämtliche Instrumente und Pertinenzien, deren das Schiff bedarf, um eine bestimmte Reise antreten und mit Sicherheit ausführen zu können, vorhanden und in gehörigem Stande sind. Die Garnierung hat aber nicht den Zweck, das Schiff zu schützen und in den Stand zu setzen, auch bei schwerem Wetter den Wellen und den Stürmen zu widerstehen, sondern sie besteht in Vorrichtungen, durch welche nur die Ladungsgegenstände vor dem, erfahrungsmäßig auch ohne den Eintritt von besonderen Unfällen in den Schiffsraum eindringenden Seewasser und vor der Berührung mit dem etwa am Schiffsboden haftenden Schmutze gesichert werden sollen, sodaß auch beim Fehlen einer gehörigen Garnierung die Seetüchtigkeit des Schiffes sehr wohl vorhanden sein kann. Anders verhält es sich mit der Stauung der Güter. Denn durch diese soll nicht allein eine verderbliche Einwirkung der verschiedenen Güter aufeinander und das Hin- und Herwerfen der Güter durch die Bewegungen des Schiffes sowie die den Gütern hierdurch drohende Beschädigung verhindert, sondern auch die im Interesse der sicheren Fahrt erforderliche zweckmäßige und gleichmäßige Beladung des Schiffes herbeigeführt und das, auch dem Schiffe gefahrdrohende seitliche Überschießen der Ladung verhindert werden, woraus sich ergibt, daß durch ungenügende oder fehlerhafte Stauung auch die Seetüchtigkeit des Schiffes unter Umständen beeinträchtigt sein kann.

Vgl. Pöhl's, Handelsrecht Bd. 3 S. 441 flg. und Wagner, Handbuch des Seerechtes Bd. 1 S. 410 flg.

Nimmt das Landgericht hiernach mit Recht an, daß nach Art. 481 H.G.B. der Schiffer es gewesen sei, welcher dafür zu sorgen gehabt habe, daß das Schiff mit der erforderlichen Garnierung versehen werde, so verkennt es auch nicht, daß der Ahebet und Verfrachter, wenngleich

ein eigenes Verschulden ihn nicht trifft, demungeachtet an sich auch für die hier fragliche Beschädigung haftet, falls er nicht nach den Konnossementen von dieser Haftung befreit ist. Wenn endlich das letztere als hier vorliegend angenommen wird, weil die Beschädigung auf ein Versehen des Schiffers zurückzuführen sei, für welches nach dem oben angeführten Passus der Konnossemente das Schiff nicht zu haften habe, so kann hierin die Verletzung irgend einer Rechtsnorm nicht gefunden werden.

Das Berufungsgericht fügt ganz richtig noch hinzu, daß, wenn auch die Freizeichnung von allen Folgen von negligence or default of Pilot, Master, Mariners etc eine außerordentlich weitgehende sei, ihr doch nach den Grundsätzen des deutschen Rechtes über die Vertragsfreiheit nichts entgegenstehe. Das ist auch noch neuerdings wieder in einer Entscheidung des I. Civilsenates des Reichsgerichtes vom 6. Februar 1889 i. S. der Deutschen Nationalbank u. Gen. w. Kapitän W. ausgesprochen. . . .

Endlich unterliegt es auch keinem Bedenken, daß — wie beide Vorinstanzen angenommen haben — für die Beurteilung der in einem deutschen Hafen zu erfüllenden Verpflichtung des Verfrachters aus den Konnossementen das deutsche Recht maßgebend ist.

Wenn die Revision schließlich noch geltend macht, daß das Reichsgericht auch in der oben erwähnten Entscheidung eine Befreiung des Rheders von den Ersatzansprüchen der Empfänger auf Grund einer ganz ähnlichen Konnossementsklausel nicht angenommen habe, so erscheint dies unzutreffend. Denn in jenem Falle beruhte die Entscheidung auf dem Rechtsfalle, daß der Rheder sich auf eine solche Freizeichnung insoweit nicht berufen kann, als ihn selbst oder einen anderen Bevollmächtigten des Rheders (als den Schiffer) ein Verschulden trifft, und auf der Annahme, daß diese Voraussetzung vorliege, weil die Beschädigung der Baumwolle durch ein ungehöriges, aber in Galveston übliches Verfahren bei der Stauung entstanden sei, welches den Agenten des Rheders in Galveston (von denen auch die Konnossemente gezeichnet waren) bekannt gewesen, und dessen Untertun auf Seiten des Rheders eine schuld bare Nachlässigkeit in sich schließen würde. Zur Annahme eines derartigen eigenen Verschuldens des klagenden Rheders fehlt es aber im gegenwärtigen Falle an jedem Anhalte.“