

75. Was hat der Verfrachter darzulegen, um sich der Haftung für mangelnde Seerüchigkeit gemäß § 559 Abs. 2 H.G.B. zu entziehen?

I. Zivilsenat. Ur. v. 4. Januar 1908 i. S. Hamburg-Amerik. Paketfahrt-V.-G. (Bekl.) w. C. R. & Co. (Kl.). Rep. I. 151/07.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin war Inhaberin von vier Kounossementen über im ganzen 1335 Bürden Sohlleder, die im August 1905 in Hamburg auf dem der Beklagten gehörigen Dampfer „Vorussia“ zur Beförderung nach Yokohama abgeladen und dort stark seebeschädigt ausgeliefert worden waren. Der Schaden war dadurch entstanden, daß der Verschlußkasten eines Klotzrohrs, worin sich die zur Abschließung des Rohrs gegen hereinschlagendes Seewasser bestimmte Ventillappe befand (das sog. Sturmventil), undicht gewesen war. Dieser Kasten war nach oben durch einen die Ventillappe tragenden Deckel mit Dichtung verschlossen, der ordnungsmäßig durch zwei Schraubbolzen mit dem Kasten verbunden sein mußte. Nachdem der Dampfer am 12. August mittags die Reise angetreten hatte, stellte sich am 14. August früh heraus, daß durch einen Ventilator Wasser aus dem Zwischendeck, wo sich der Verschlußkasten befand, in den Laderaum hinunterlief und sich dort schon in so großer Menge angesammelt hatte, daß das Schiff dadurch Schlagsseite nach Backbord erhielt. Bei näherer Untersuchung ergab sich, daß das Wasser aus dem Verschlußkasten einströmte, weil an dem Deckel der eine Bolzen fehlte und so der Deckel an der betreffenden Seite durch das von See eindringende Wasser gehoben wurde. Nach der tatsächlichen Feststellung des Berufungsgerichtes hat schon bei der Abreise dieser Bolzen entweder gänzlich gefehlt, oder es hat ein zu kleiner Bolzen, an dem zugleich die Schraubenmutter fehlte, in dem Gewinde gesteckt und ist dann vor der Untersuchung vom 14. August herausgefallen. Der Kapitän ließ den Schaden sofort ausbessern, das Wasser im Schiffsraum beseitigen und die beschädigte Ladung, soweit sie im Zwischendeck zur Hand lag, an Deck trocknen. Die Klägerin bezifferte den ihr an dem Sohlleder entstandenen Schaden auf mehr als 200 000 M., wovon sie mit der Klage einen Teilbetrag von 20 000 M. nebst

Prozeßzinsen ersetzt verlangte. Die Beklagte bestritt nicht, daß mindestens in dieser Höhe ein Schaden entstanden sei.

Zur Begründung der Klage berief sich die Klägerin auf die Klausel I der Konnossemente:

„Der Verfrachter haftet dem Befrachter für jeden Schaden, der aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entsteht, es sei denn, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war; ebenso für Fehler oder Nachlässigkeiten seiner Angestellten in betreff der ordnungsmäßigen Stauung, Verwahrung, Behandlung und Ablieferung der Ladung. Alle Vereinbarungen und Klauseln, welche dem entgegenstehen, sollen nichtig sein.“

Sie behauptete, das Schiff sei wegen des fehlenden Bolzens bei Antritt der Reise nicht seetüchtig gewesen; bei ordnungsmäßiger Untersuchung vor der Abreise hätte der Fehler entdeckt werden müssen.

Die Beklagte beantragte Klageabweisung und berief sich auf den Satz der Klausel II der Konnossemente:

„Desgleichen ist der Reeder nicht verantwortlich für Schäden oder Verluste durch . . . irgend einen verborgenen Fehler am Schiffe . . .“

Um einen solchen Fehler handele es sich hier. Das Schiff sei erst im Juli 1905 der Beklagten von der Werft geliefert, und von dieser seien insbesondere die Klostetanlagen vor der Lieferung auf das genaueste untersucht und für gut befunden worden. Sodann habe bei der Probefahrt am 15. Juli 1905 „eine rigorose Inspektion des gesamten Schiffes bis in die kleinsten Details“ durch die Ingenieure und Inspektoren der Beklagten, sowie durch ihren Schiffszimmermann M. stattgefunden, bei der sich, wie das darüber aufgenommene Protokoll ergebe, ein Mangel an den Sturmventilen nicht herausgestellt habe. Hiernach habe keine Veranlassung vorgelegen, auch noch bei Beginn der Beladung (am 9. August) eine Prüfung der vollständig montierten und verpackten Ventile vorzunehmen.

In den Vorinstanzen ist die Beklagte nach der Klage verurteilt. Ihre Revision ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Die Revision konnte keinen Erfolg haben, wieweil der Begründung des angefochtenen Urtheiles nicht überall beizutreten ist.

Daß nach der tatsächlichen Feststellung des Oberlandesgerichtes Seuntüchtigkeit des Schiffes bei der Abreise angenommen werden muß, unterliegt keinem Bedenken. Es hat entweder der eine Bolzen des Klosterverschlusses gänzlich gefehlt, oder es hat wenigstens die Schraubenmutter gefehlt, und es ist zugleich der Bolzen zu dünn gewesen, so daß er herausfallen mußte. Dies hat zur Folge gehabt, daß sich das Seewasser in großen Mengen in das Zwischendeck und von dort in den Laderaum ergoß, wodurch nicht nur die Ladung stark beschädigt wurde, sondern das Schiff selbst eine Schlagseite nach Backbord erhielt. Bei dieser Sachlage war das Schiff nicht imstande, „die beabsichtigte Reise ohne einen durch unmittelbare Einwirkung der See oder des Seewassers auf Schiff oder Ladung entstehenden ungewöhnlichen Schaden an Schiff oder Ladung auszuführen“.

Vgl. Wittmaack, Die Seetüchtigkeit des Schiffes beim Frachtvertrage, in der Zeitschr. f. d. ges. Handelsr. Bd. 53 S. 348.

Das Berufungsgericht erwägt, es komme nach dem in die Konnossementsklausel I wörtlich aufgenommenen Abs. 2 des § 559 H.G.B. nicht darauf an, ob dieser Mangel trotz Untersuchung durch geeignete Sachverständige tatsächlich unentdeckt geblieben ist, sondern ob es unmöglich war, ihn bei solcher Sachkundigenprüfung zu entdecken. Diese Unmöglichkeit müsse verneint werden. Dies liege auf der Hand, wenn die Schraube gefehlt hätte. Schwieriger sei die Entdeckung gewesen, wenn die Schraube nur zu klein gewesen sein sollte; indessen müsse alsdann zugleich die Schraubenmutter gefehlt haben. Jedenfalls sei der Beklagten der Beweis, daß der Mangel unmöglich bei entsprechender Sorgfalt zu entdecken war, mißlungen. Es sei nicht erforderlich, festzustellen, wann zuletzt ein Seeschiff vor der Abreise auf Seetüchtigkeit untersucht werden müsse; eine Untersuchung nach erfolgter Beladung sei allerdings untulich. Ungenügend sei indessen die im gegenwärtigen Falle gelegentlich der Probefahrt veranstaltete Untersuchung gewesen, da nicht feststehe, daß sie sich auf die Klostertrohre und ihre Verschlusskästen erstreckt habe.

Die Revision rügt, daß diese Begründung einerseits die Bedeutung des § 559 Abs. 2 H.G.B. verkenne, andererseits tatbestandswidrig sei, weil die Beklagte unter Beweisantretung behauptet habe, „daß bei der Probefahrt eine rigorose Inspektion des Schiffes bis in die kleinsten Details von Seiten der Ingenieure und Inspektoren

der Beklagten stattgefunden habe“, ohne daß dabei ein Mangel an den Sturmventilen ermittelt sei.

Bekanntlich ist im neuen Handelsgesetzbuche die Fassung des § 559 gegenüber dem früheren Art. 560 in der Weise geändert worden, daß statt der Schlußworte:

„es sei denn, daß die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren“,

gesagt ist:

„es sei denn, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war“.

Hierüber bemerkt die Denkschrift zum Entwürfe eines Handelsgesetzbuches (Reichstags-Drucksachen IX. Legislaturperiode 4. Session 1895/97 zu Nr. 632 S. 280, 281), nachdem ausgeführt ist, daß und aus welchen Gründen die §§ 598, 599 des Entwurfes (§§ 606, 607 H.G.B.) in Abänderung des alten Art. 607 „die Haftung des Verfrachters für Verlust oder Beschädigung von Frachtgütern in genauer Übereinstimmung mit den auf den Frachtführer bezüglichen Vorschriften des § 421 (§ 429 H.G.B.) regeln“:

„Damit wird zugleich eine Änderung der Vorschrift des Art. 560 Abs. 2 erforderlich, wonach der Verfrachter für jeden aus dem mangelhaften Zustande des Schiffes entstehenden Schaden haftbar ist, es sei denn, daß die Mängel aller Sorgfalt ungeachtet nicht zu entdecken waren. Diese Vorschrift, welche bisher eine Milderung der im Art. 607 aufgestellten Regel enthielt, ist nunmehr mit dem durch § 598 anerkannten Haftungsgrundsatz in Einklang zu bringen. Der § 551 Abs. 2 des Entwurfes bestimmt deshalb, daß den Verfrachter eine Schadensersatzpflicht nicht trifft, wenn der mangelhafte Zustand des Schiffes bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war.“

Hiernach ist es allerdings ungerechtfertigt, wenn das Berufungsgericht, den Wortlaut des § 559 Abs. 2 besonders betonend, einen Gegensatz zu konstruieren sucht zwischen Fällen, wo der Mangel trotz angewandter Sorgfalt nicht entdeckt worden ist, und solchen, wo er nicht entdeckt werden konnte. Wie sich das Berufungsgericht diesen Gegensatz in bezug auf praktische Anwendungsfälle vorgestellt hat, ist nicht erkennbar. Jedenfalls wäre es unrichtig, dann, wenn die Ursache der Nichtentdeckung völlig aufgeklärt ist, und der Verfrachter

nachgewiesen hat, daß ihm und den Leuten, für die er verantwortlich ist, in dieser Hinsicht keinerlei Verschulden zur Last fällt, dennoch die Exculpation für nicht genügend zu erachten, etwa weil bei der Nichtentdeckung besondere Zufälligkeiten mitgespielt haben, oder die Entdeckung bei außergewöhnlicher, nicht allgemein vorzusetzender Sachkunde oder bei Kenntnis besonderer Umstände gelungen wäre. Vielmehr sind dieselben Grundsätze analog anzuwenden, die für die Auslegung des § 429 H.G.B. gelten. In bezug auf § 429 H.G.B. aber sagt die oben erwähnte Denkschrift S. 257 zutreffend:

„der Frachtführer kann sich danach nicht schon durch eine allgemeine Berufung auf sorgloses Verhalten von seiner Verantwortlichkeit entlasten; er hat vielmehr die Umstände darzutun, welche den Verlust oder die Beschädigung des Frachtgutes verursacht haben, und mit Bezug auf diese Umstände den Nachweis zu führen, daß ihm ein Verschulden nicht zur Last fällt.“

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 66 S. 41.

Der § 559 Abs. 2 H.G.B. spricht aus, daß der Verfrachter gegenüber dem Nachweise, daß die von ihm zu gewährende Seemtüchtigkeit nicht vorhanden war, den Exculpationsbeweis dahin zu führen hat, daß der Mangel bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war. Die analoge Anwendung obigen Grundsatzes bedeutet also, daß der Verfrachter die Ursache der Nichtentdeckung des Mangels aufzuklären und in bezug auf den hieraus sich ergebenden Tatbestand darzutun hat, daß ihm und den Personen, für die er verantwortlich ist, ein Verschulden nicht zur Last fällt.

Geht man von diesem Standpunkte aus an die Beurteilung des vorliegenden Falles heran, so ergibt sich, daß die Beklagte zur Führung des Entschuldigungsbeweises ausreichende Behauptungen nicht aufgestellt hat. Ihre Darstellung läuft, wenn man sie im Sinne der Revision verstehen will, lediglich darauf hinaus, daß das in Rede stehende Sturmventil noch bei der Probefahrt vom 15. Juli 1905 völlig in Ordnung gewesen sei. Es fehlt aber an jeder Aufklärung darüber, nicht nur, wie der spätere Mangel entstanden sein kann, sondern vor allem auch, aus welchen Gründen er nicht vor der Abreise entdeckt worden ist. Daher gebricht es an der erforderlichen Grundlage für die Feststellung, daß der Mangel trotz pflichtmäßiger

Sorgfalt der Personen, für die die Beklagte haftet, insbesondere des Schiffers, der nach § 513 H.G.B. besonders verpflichtet ist, vor der Abreise des Schiffes für dessen Seetüchtigkeit zu sorgen, nicht entdeckt werden konnte. Hätte es sich um einen geheimen Baufehler gehandelt, dessen Vorhandensein seiner Natur nach erst auf Grund der schädlichen Folgen erkannt werden konnte, so würde darin die Exculpation zu erblicken sein; denn die das Schiff auf Grund eines Kaufvertrages liefernde Werft ist keine Erfüllungsgehilfin des Reeders im Sinne des § 278 B.G.B. in Beziehung auf den Frachtvertrag. Hier handelt es sich aber nach der Feststellung des Oberlandesgerichtes um einen offensichtlichen Mangel, weil entweder der ganze Bolzen mit Schraubenmutter, oder wenigstens die Schraubenmutter gefehlt hat. Die Exculpation hätte vielleicht auch dann für genügend erachtet werden können, wenn eine Untersuchung des Verschlusskastens unmittelbar vor der Beladung stattgefunden, und sich hierbei ein ordnungsmäßiger Verschluss ergeben hätte, weil nach der Feststellung des Berufungsgerichtes eine spätere Untersuchung untulich gewesen ist. Es wäre nämlich dann kaum eine andere Möglichkeit offen geblieben, als daß der Bolzen noch nachträglich von frevelhafter Hand entfernt worden wäre, und es hätte daraufhin dem Reeder und den von ihm mit Prüfung der Seetüchtigkeit beauftragten Personen wohl nicht der Vorwurf gemacht werden können, daß sie die Entwendung bei gehöriger Aufmerksamkeit hätten bemerken müssen. Im vorliegenden Falle ist aber nur behauptet, daß das Sturmventil noch bei der Probefahrt vom 15. Juli in Ordnung gewesen sei. Inzwischen ist das Schiff nach Hamburg übergeführt worden, und es erhellt nicht, wie es bei dieser Überführung und später behandelt worden ist, welche Personen Zutritt zu dem Verschlusskasten hatten, und wie sich die Entfernung des Bolzens oder der Schraubenmutter erklären läßt. Es erscheint nicht ausgeschlossen, daß mit Rücksicht auf diese unbekanntenen Umstände eine nochmalige Untersuchung des Sturmventiles unmittelbar vor der Beladung geboten war, und daß in ihrer Unterlassung ein Mangel an Sorgfalt zu finden wäre.

Der Vorderrichter hat daher mit Recht angenommen, daß die Beklagte den ihr obliegenden Entschuldigungsbeweis nicht geführt hat. Der gerügte prozessuale Mangel erscheint hiernach unerheblich,

denn es ist im vorstehenden unterstellt, daß die Untersuchung vom 15. Juli auch das Sturmventil betroffen hat und mit aller Sorgfalt vorgenommen ist.

Die Berufung der Beklagten auf die Klausel II des Konnossementes ist ebenfalls mit Recht zurückgewiesen. Im Beihalte mit Klausel I ist sie entweder dahin zu verstehen, daß sie sich überhaupt nicht auf einen die Seeuntüchtigkeit begründenden Mangel bezieht,

so auch die englisch-amerikanische Rechtsprechung, vgl. Carver, Carriage by Sea Sect. 102a,

oder daß sie einen Mangel im Auge hat, der gemäß Klausel I „auch bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters nicht zu entdecken war“. Ein offener Widerspruch in beiden Klauseln kann nicht als gewollt angenommen werden. Jedenfalls würde aber bei Vorliegen eines solchen nach dem Schlusse der Klausel I die Klausel II insoweit keine Geltung haben.“ . . .