

94. Seefrachtvertrag. Freizeichnung für nautische Fehler („error of navigation“). Inwieweit fallen darunter Fehler des Maschinisten? Verschwenderisches Umgehen mit dem Kohlenvorrat.

I. Zivilsenat. Ur. v. 9. November 1910 i. S. Kathleen Steamship Co. Lim. (Kl.) w. D. & Co. (Bekl.). Rep. I. 413/09.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Dampfer „Kathleen“, der Klägerin gehörig, hatte am 31. Januar 1908 mit einer von der Beklagten abgeladenen, für verschiedene Empfänger in Hamburg bestimmten Getreideladung Bahia Blanca verlassen. Am 22. Februar, als er sich noch auf hoher See befand, stellte sich Kohlenmangel heraus. Man verfeuerte zunächst

Holzteile des Schiffes und vom 23. Februar ab auch einen Teil der Ladung. Der Wert der geopferten Ladung, der in großer Haverei verteilt wurde, betrug 9038,13 *M.*, wozu die Ladung selbst 7477,05 *M.* beizutragen hatte. Die Beklagte, die im Einverständnis mit der Klägerin die Rechte der Empfänger dem Schiffe gegenüber wahrnahm, hatte diesen Betrag von der Fracht einbehalten und hinterlegt. Die Parteien stritten um die Querkennung dieses Betrages.

Die Beklagte behauptete, die große Haverei sei von der Klägerin verschuldet, weil das Schiff ungenügend mit Kohlen versehen, mithin seeuntüchtig gewesen sei. Dies bestritt die Klägerin: der durch widrige Winde stark in Anspruch genommene Kohlenvorrat habe immerhin genügt, die Reise zu vollenden; nur sei die Expansion der Maschine zu verringern gewesen, was der Maschinist trotz entsprechenden Befehls des Kapitäns schuldhaft unterlassen habe. Für dieses Versehen des Maschinisten habe aber die Klägerin nicht einzustehen, weil sie nach den Konnossementen und der Charter nicht verantwortlich sei für

„collisions, stranding and/or other accidents or errors of navigation, even when occasioned by the negligence, default, or error in judgment of the pilot, master, mariners or other servants of the shipowners.“

Die Beklagte erwiderte, ein „error of navigation“ würde auch nach der Darstellung der Klägerin nicht anzunehmen sein.

In den Instanzen wurde die Klage abgewiesen. Auf die Revision der Klägerin wurde das Berufungsurteil aufgehoben, aus folgenden

Gründen:

„Daß die Freizeichnung im Konnossemente für Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung auch dem Anspruche der Ladungsinteressenten aus § 702 Abs. 3 HGB. entgegengehalten werden kann, ist in den Entsch. des RG.'s in Zivilf. Bd. 60 S. 401 ausgesprochen und wird auch vom Berufungsgerichte stillschweigend anerkannt.

Allerdings liegt kein „accident of navigation“ vor; auch enthält die in den Konnossementen in Bezug genommene Charter nicht die allgemeine Negligence-Clause. Richtig ist daher die Fragestellung des Oberlandesgerichts, ob das von der Klägerin behauptete Verschulden des Maschinisten unter den Begriff „error of navigation“ zu

bringen ist. Zutreffend werden ferner diese Worte vom Oberlandesgerichte als gleichbedeutend mit „nautischer Fehler“ behandelt. Es ist also kein Gewicht zu legen auf die ursprüngliche Bedeutung des Wortes „error“ (Irrtum), sodas vorauszusetzen wäre ein Fehler, der auf Verkennen irgend welcher Umstände beruhte. Eine so enge Auslegung des Wortes wäre nach dem weiteren Inhalte der Klausel, nämlich den Worten „even when occasioned by the negligence, default or error in judgment“, nicht gerechtfertigt, da hiernach „Nachlässigkeit“ und „Fehler“ neben „error in judgment“ einbegriffen sein sollen. Es kommt somit darauf an, ob das angeblich verschwenderische Umgehen des Maschinisten mit dem Kohlenvorrat, bei dessen sparsamer Verwendung die vorzeitige Erschöpfung angeblich vermieden worden wäre, als ein Fehler bei der „navigation“ im Sinne der Klausel zu bezeichnen ist.

Richtig führt das Berufungsgericht aus, das auch verkehrte Handhabung der Maschinen als nautischer Fehler angesehen werden kann. Es ist nichts Seltenes, das in den sogenannten exception-clauses gesprochen wird von „any act, negligence, or default whatsoever of pilots, master or crew in the navigation of the ship.“

Vgl. Abbott, Merchant ships (14. Aufl.) S. 601; Carver, Carriage of Goods, Sect. 101; Scrutton, Charterparties (5. Aufl.) S. 201.

Daraus folgt, das jede Person der Besatzung, also auch der Maschinist, einen Fehler bei der „navigation“ begehen kann. Im englischen Rechte wird denn auch der Ausdruck „navigation“, mit oder ohne den Zusatz „or management of the ship“, im weitesten Sinne gebraucht; es wird ihm gegenübergestellt die Behandlung der Güter, insbesondere die Stauung. Streitig ist nur, ob der Begriff nicht die eigentliche Reise voraussetzt, sodas ausgeschlossen ist die Zeit, wo das Schiff zum Beladen oder Löschen im Hafen liegt.

Vgl. außer den angeführten Schriftstellern noch Stephens, Charterparties S. 25 und Bills of Lading S. 30.

Das Reichsgericht hat in den Entsch. in Zivilf. Bd. 11 S. 106 die Beschränkung des Begriffs auf die Zeit, wo das Schiff in der Fortbewegung begriffen ist, mißbilligt und ausgesprochen, man könne perils of navigation nicht anders übersetzen, als: „Gefahren der Seeschiffahrt.“

Danach erscheint es nicht gerechtfertigt, wenn das Oberlandesgericht annimmt, eine verkehrte Handhabung der Maschinen sei nur dann ein nautischer Fehler, wenn sie in dem zur Leitung und Lenkung des Schiffes gehörigen Betriebe der Maschinen begangen sei. Es ist z. B. nicht einzusehen, weshalb eine Gefährdung des Schiffes durch eine mittels Überheizung bewirkte Kesselexplosion oder durch Unbrauchbarwerden der Maschine infolge falscher Behandlung nicht ein nautischer Fehler des Maschinisten sein soll, auch wenn es sich dabei nicht um „Leitung und Lenkung“ des Schiffes, sondern nur um seine Fortbewegung mittels Maschinenkraft handelt. Zur „navigation“ eines Dampfschiffes gehört notwendig und allgemein die Bedienung der Maschine, und in deren richtiger Bedienung bestehen die nautischen Dienste, die der Maschinist zu leisten hat. Daher ist jede fehlerhafte Behandlung der Maschine „improper navigation“ im Sinne des englischen Rechtes und fällt unter den Begriff des „error of navigation“ der hier vorliegenden Klausel. Eine fehlerhafte Behandlung der Maschine kann aber auch darin liegen, daß sie in unwirtschaftlicher und verschwenderischer Weise geheizt wird. Auch das gehört zu den technischen und nautischen Diensten des Maschinisten, daß er ein in hinreichender Menge vorhandenes Feuerungsmaterial ordnungsmäßig verwendet und nicht durch Verschwendung und vorzeitige Erschöpfung Schiff und Ladung in Gefahr bringt; ebenso, daß er eine sparsamere Verwendung eintreten läßt, wenn diese durch die Umstände geboten ist.

Gegen diese nautische Obliegenheit soll der Maschinist hier verstoßen haben, und hierdurch allein soll der Kohlenmangel, der Anlaß zu der großen Haverei gegeben hat, entstanden sein. Es ist eine Tatfrage, ob der ursprünglich vorhandene Kohlenvorrat, nach den Regeln guter Seemannschaft, wirklich genügte und ob er nicht nach Lage der Umstände so zu bemessen war, daß er auch bei widrigen Winden für die übliche Bedienung der Maschine ausreichen mußte (vgl. hierzu Entsch. des High Court of Justice, *Revue Intern.* 14, 700). Diese Frage hat das Berufungsgericht nicht geprüft und entschieden, seine Entscheidung beruht vielmehr auf rechtsirrthümlicher Auslegung des Begriffs „error of navigation“. Daher ist das Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen.

Auf die Frage, ob das Schiff als seeuntüchtig anzusehen wäre, wenn es von vornherein nicht genügend mit Kohlen ausgestattet gewesen wäre, braucht nicht eingegangen zu werden; denn die Beschaffung des erfahrungsmäßig nötigen Kohlenvorrates ist keine technisch-nautische, sondern eine administrative Obliegenheit des Schiffers, für deren Erfüllung die Reederei nach den vorliegenden Konnossementen jedenfalls haften würde.“