

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGB § 823 Db; VO über gefährliche Seefrachtgüter v.
4. Januar 1960, BGBl II 9, § 11

Dem Schiffsmakler, der für eine Reederei die Abfertigung der Schiffe übernommen hat, obliegt auf Grund seiner gewerblichen Tätigkeit eine allgemeine Rechtspflicht, bei der Genehmigung zur Verladung von Gütern in das Schiff so zu verfahren, daß keine vermeidbaren Gefahrenquellen für das Eigentum Dritter, insbesondere anderer Ladungsbeteiligter, geschaffen werden. Sind die Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter beachtet worden, so besteht keine Rechtspflicht des Schiffsmaklers, die Schiffsleitung besonders auf erkennbare Beschädigungen von Versandstücken hinzuweisen, die zur sicheren Beförderung eine besonders sorgfältige Behandlung erfordern und gegebenenfalls von der Mitnahme auszuschließen sind (hier: Feuchtigkeit von Jutesäcken mit Kalisalpeter, die Nässeflecken zeigen).

BGH, Urt. v. 9. Dezember 1971 - II ZR 141/69 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 141/69

URTEIL

Verkündet am
9. Dezember 1971
Kaufmann,
Justizangestellte

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Gustav Z [REDACTED] -H [REDACTED] - oHG,
vertreten durch ihre Gesellschafter Carl W [REDACTED] und
Günther N [REDACTED], Ha [REDACTED], Große B [REDACTED]straße [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigter: Klägerin und Revisionsklägerin,
Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

1. die Rob. M. S [REDACTED] jr. KG, vertreten durch ihre persönlich haftende Gesellschafterin, die Rob. M. S [REDACTED] jr. Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, diese vertreten durch Robert Miles R [REDACTED] und Claus E [REDACTED], Ha [REDACTED] W, B [REDACTED],
2. die Rob. M. S [REDACTED] jr. Verwaltungsgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ha [REDACTED], B [REDACTED], vertreten durch Robert Miles R [REDACTED] und Claus E [REDACTED], Ha [REDACTED], B [REDACTED],

- Prozeßbevollmächtigte: Beklagte und Revisionsbeklagte,
Rechtsanwälte [REDACTED]
und [REDACTED] -

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 9. Dezember 1971 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Stimpel und der Bundesrichter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 11. September 1969 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte zu 1, deren persönlich haftende Gesellschafterin die Beklagte zu 2 ist, hat als Reedereiagentin des N [REDACTED] L [REDACTED] die Abfertigung dessen Ost-Asien-Dienstes in Ha [REDACTED] übernommen. Die Klägerin macht aus abgetretenem Recht Ansprüche von Ladungseigentümern geltend, die durch Vernichtung oder Beschädigung ihrer Güter bei der Explosion des Motorschiffs "M [REDACTED]" des N [REDACTED] L [REDACTED] im Hafen von A [REDACTED] am 28. Dezember 1966 geschädigt worden sind.

Die Beklagte zu 1 hat im Dezember 1966 die Verladung einer Partie von 600 Sack Kalisalpeter (Kaliumnitrat) in das Motorschiff "M [REDACTED]" zur Verschiffung nach Hongkong genehmigt. Die Partie war in Polyäthylensäcken mit Juteüberzug verpackt. Kalisalpeter gehört zu den gefähr-



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

lichen Gütern im Sinne der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 (BGBI II 9). Dementsprechend war der Schiffszettel, mit dem die Güter an das Schiff geliefert wurden, mit einem roten Schrägstreifen versehen und enthielt die Angabe: "Güterklasse III c mit der Eigenschaft entzündend oxydierend wirkend". Der Ablader hatte vermerkt: "Nur unter Deck verladen. Nur gegen reines Receipt übernehmen". Die Beklagte zu 1 setzte noch den Stempelaufdruck "Separat unter Deck" hinzu.

Nach der Tatbestandsaufnahme der Deutschen Bundesbahn ist am 17. Dezember 1966 bei 50 Säcken der Partie eine feuchte Befleckung des Juteüberzuges festgestellt worden. Am 21. Dezember 1966 wurde die Partie im Unterraum I des Motorschiffs "M[REDACTED]" verladen, das am selben Tage nach Br[REDACTED] auslief. Dort wurden in dem Unterraum I weitere Chemikalien gestaut, darunter Natriumchlorit, Netzschwefel, Rotkali und leinöhlhaltige Produkte. Der Netzschwefel wurde auf dem Kalisalpeter gestaut.

Der Ablader erhielt ein Konnossement ohne Mängelvermerke, die Beklagte zu 1 einen Revers, in dem der Verfrachter oder dessen Vertreter von jeder Haftung wegen Unterbleibens des Vermerkes "50 Sack feucht, befleckt" freigestellt wurden.

Am 28. Dezember 1966 entstand im Unterraum I des Motorschiffs "M[REDACTED]", als es im Hafen A[REDACTED] lag, ein Brand, dem heftige Explosionen folgten. Das Schiff und die Ladung wurden schwer beschädigt. Nach dem Spruch des Seeamts Br[REDACTED] konnte die Ursache des Brandes nicht geklärt werden. In dem Spruch wird

lediglich unter anderem für möglich gehalten, daß der Brand entstanden ist, weil gefährliche Güter im Unterraum I entgegen dem Verbot der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter zusammengestaut worden waren.

Die Klägerin hat behauptet, die Beklagte zu 1 habe spätestens am 20. Dezember 1966 von der feuchten Befleckung eines Teils der Partie Kalisalpeter erfahren. Trotz der Gefahr einer Selbstentzündung der noch nassen Jutesäcke und des Kalisalpers habe sie die Verladung der Partie in das Schiff genehmigt und auch die Schiffsleitung nicht auf die Befeuchtung von 50 Säcken hingewiesen. Sie habe die Verladung verhindern oder die Wiederausladung veranlassen müssen und habe kein reines Konnossement ausstellen dürfen. Auch sei die Befeuchtung an die Wasserschutzpolizei anzuzeigen gewesen. Die Klägerin hat beantragt festzustellen, daß die Beklagten als Gesamtschuldner verpflichtet sind, die Schäden zu ersetzen, die an bestimmten, mit dem Motorschiff "M [REDACTED]" verschifften Partien am 28. Dezember 1966 entstanden sind.

Die Beklagten haben Klageabweisung beantragt. Sie haben bestritten, daß die 50 Säcke Kalisalpeter noch beim Einladen in das Schiff feucht gewesen seien. Nur wegen der zurückgebliebenen Nässeränder sei ein Mängelvermerk beabsichtigt gewesen. Die Beklagte zu 1 habe auch erst nach dem Einladen von der Befleckung erfahren. Ob beschädigte gefährliche Güter mitzunehmen und wie sie zu stauen seien, entscheide die Schiffsleitung.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht verneint in Übereinstimmung mit dem Landgericht einen Schadensersatzanspruch der Klägerin, den diese aus abgetretenem Recht der Ladungsbeteiligten gegen die Beklagte zu 1 als Reedereiagentin (Schiffsmaklerin) unter dem Gesichtspunkt der unerlaubten Handlung gemäß § 823 BGB erhoben hat. Die verfrachteten Güter der Ladungsbeteiligten sind, so unterstellt das Berufungsgericht, mit dadurch beschädigt oder vernichtet worden, daß eine nach Genehmigung der beklagten Reedereiagentur ins Schiff verladene Partie von 50 feucht gewordenen und beschädigten Säcken Kalisalpeter den Brand verursachte, der zur Explosion der im selben Schiffsraum zusammengestauten Chemikalien führte. Das Berufungsgericht begründet die Abweisung des Ersatzanspruchs damit, daß nach den Umständen eine Rechtspflicht der Beklagten zu 1, die Einladung der 50 befeuchteten Säcke in das Schiff zu unterbinden oder die bereits vorgenommene Einladung wieder rückgängig zu machen, nicht bestanden habe. Bei richtiger Stauung, die von der Schiffsleitung vorzunehmen gewesen sei, hätten die 50 feucht gewordenen Säcke Kalisalpeter keine erhebliche Gefahr dargestellt.

Die Revision meint, die Beklagte zu 1 habe durch die Genehmigung der Verladung von 50 feucht gewordenen Säcken Kalisalpeter eine Gefahrenquelle für fremde Güter geschaffen, woraus für sie die Verpflichtung folge, die zur Beseitigung der Gefahr erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Sie habe die wegen der Befeuchtung besonders gefährlichen 50 Säcke ohne Hinweis an die Schiffsleitung nicht verladen lassen dürfen.

Eine Rechtspflicht der Beklagten zu 1, keine Verladung von Gütern zu genehmigen, die durch ihren Zustand besondere, über das zulässige Maß hinausgehende Gefahren für andere im Schiff beförderte Güter herbeiführten, ist nicht zu bezweifeln und wird auch vom Berufungsgericht angenommen. Im Anschluß an die Rechtsprechung des Reichsgerichts (RGZ 102, 372, 375; 120, 121, 122) hat der Bundesgerichtshof (LM BGB § 823 (H) Nr. 2) ausgeführt, daß derjenige, der einen Beruf oder ein Gewerbe ausübe, unabhängig von vertraglichen Beziehungen gegenüber bestimmten Personen eine allgemeine Verantwortung dafür übernehme, daß da, wo er seinen Beruf oder Gewerbe ausübt, ein geordneter Verlauf der Dinge gewährleistet ist. Durch einen Beruf oder ein Gewerbe könnten besonders geartete allgemeine Rechtspflichten zu einem positiven Tun (sog. Verkehrspflichten) erzeugt werden, deren Nichterfüllung gegebenenfalls nach § 823 Abs. 1 BGB schadensersatzpflichtig mache. Eine solche rechtliche Verpflichtung gegenüber der Allgemeinheit zu einer gefahrabwendenden Tätigkeit kraft Gewerbebetriebes trifft insbesondere Beförderungsunternehmer (vgl. BGHZ 9, 301, 307) bezüglich des Eigentums Dritter, deren Sachen in ihre Obhut gelangt sind. Der Schiffsmakler, der die mit dem Schiffszettel dem Verfrachter gemachten Offerten zum Abschluß von Stückgut-Verträgen für diesen annimmt und die Genehmigung zur Einladung der Güter in das Schiff erteilt (vgl. Kleemann, Der Schiffsmakler im Seeverkehr S. 73), übernimmt durch den Agenturvertrag für den Bereich seiner Tätigkeit auch die dem Verfrachter der Allgemeinheit gegenüber obliegende Pflicht, bei der Güterverladung so zu verfahren, daß keine

vermeidbaren Gefahrenquellen für Dritte geschaffen werden. Bei schuldhafter Verletzung dieser Pflicht kann er dem dadurch geschädigten Dritten auf Schadensersatzanspruch aus unerlaubter Handlung nach Maßgabe des § 823 Abs. 1 BGB haftbar werden.

Die Güter sind, wie das Berufungsgericht feststellt, entsprechend den Vorschriften der Verordnung vom 4. Januar 1960 über gefährliche Seefrachtgüter verpackt und gekennzeichnet worden. Der Schiffszettel war mit einem roten Schrägstreifen sowie ferner mit der Angabe "entzündend oxydierend wirkend" und der Güterklasse gemäß dem Verzeichnis der gefährlichen Güter versehen. Auch war der Vermerk "Separat unter Deck" angebracht worden. Das Berufungsgericht unterstellt, daß 50 Säcke Kalisalpeter noch beim Einladen der Partie von 600 Sack feucht waren und daß die Beklagte zu 1, als sie von der Befeuchtung erfuhr, die Möglichkeit hatte, die Einladung zu verhindern oder die Wiederausladung in Br[unnen], dem weiteren Anlaufhafen des Schiffes, zu veranlassen. Feuchtes Jutegewebe neige zwar zur Selbsterhitzung und Selbstentzündung. Diese Eigenschaft könne der Sauerstoff des Kalisalpeters erheblich verstärken, der aus etwa beschädigten Kunststoffhüllen an die Jutesäcke gelangt sein könne. Gleichwohl sei ein weiterer Hinweis an das Schiff, nachdem die Beklagte bereits auf dem Schiffszettel "Separat unter Deck" vermerkt habe, nicht nötig gewesen. Die Revision meint, das Berufungsgericht bestimme den Pflichtenkreis des Schiffsmaklers, der gefährliche Güter in beschädigtem Zustand verladen lasse, zu eng. § 823 BGB ist aber nicht verletzt.

Die Prüfung des Zustandes der an das Schiff gelieferten Güter, insbesondere ihre Eignung für die Beförderung, ist grundsätzlich Sache der Schiffsleitung, die diese Aufgabe regelmäßig durch einen hiermit beauftragten Schiffsoffizier (Ladungsoffizier) wahrnimmt. Dieser hat die Stauung der Güter nach den gesetzlichen Bestimmungen und den anerkannten Regeln der Stautechnik anzuordnen und zu überwachen sowie zu entscheiden, ob Güter zu übernehmen sind, die Verpackungsmängel zeigen. Bei gefährlichen Gütern im Sinne der Verordnung vom 4. Januar 1960 ist durch § 11 der Verordnung vorgesehen, daß sie mit besonderer Sorgfalt zu behandeln sind. Versandstücke, die eine die sichere Beförderung gefährdende Beschädigung erlitten haben, dürfen nicht verladen werden. Die Prüfung, ob die Jutegewebe von 50 Säcken der Partie Kalisalpeter eine derartige Feuchtigkeit aufwiesen, daß sie wegen der Erhitzungsgefahr besonders zu behandeln und z.B. zunächst getrennt zu lagern und zu trocknen waren, war Sache der Schiffsleitung. Die 50 Säcke wiesen unstreitig Nässeflecken und -ränder auf, die allerdings nach Behauptung der Beklagten zu 1 von bereits abgetrockneter Befeuchtung herührten. Ein besonderer Hinweis auf etwaige Nässe gehörte schon aus diesem Grunde nicht zu den Pflichten des Schiffsmaklers. Die Flecke mußten dem Ladungsoffizier Anlaß geben, sorgfältig zu prüfen, ob die Säcke genügend abgetrocknet waren. Die Kontrolle der Güter auf Feuchtigkeit ist beim Seetransport im Hinblick auf die schädlichen Folgen des Schiffsschweißes eine der wesentlichen Pflichten des Ladungsoffiziers bei Übernahme der Güter. Die Gefahr der Selbstentzündung von feuchter Jute ist, wie das Berufungsgericht ausführt, in Schifffahrtskreisen bekannt. Eine Rechtspflicht der Beklagten zu 1, zur Verhütung der Schäd-

digung Dritter vor der Genehmigung der Verladung - die als bekannt unterstellte - Befeuchtung von 50 Säcken Kalisal-peter zunächst von einem Sachverständigen prüfen zu lassen, die Verladung zu untersagen oder, falls bereits verladen war, diese wieder rückgängig zu machen oder jedenfalls auf dem Schiffszettel besonders auf die Befeuchtung hinzuweisen, ist nicht anzunehmen.

Die Klägerin hat eine solche Rechtspflicht daraus herleiten wollen, daß die Beklagte zu 1 in weitem Umfang mit den Aufgaben des Reeders und damit auch mit der Prüfung der Güter vor der Verladung betraut worden sei. Sie hat sich hierfür auf den Agenturvertrag der Beklagten zu 1 mit dem N[REDACTED] L[REDACTED] bezogen und dessen Vorlegung verlangt. Das Berufungsgericht hat die Vorlegung nicht angeordnet, was die Revision als fehlerhaft (§ 286 ZPO) rügt. Jedoch brauchte das Berufungsgericht dem Antrag der Klägerin nicht stattzugeben. Die Klägerin hat behauptet, der Beklagten zu 1 seien wie handelsüblich sämtliche Aufgaben der Reederei bei der Beladung der Schiffe übertragen worden. Davon geht auch das Berufungsgericht aus. Es verneint nur, daß die Untersuchung der Güter auf ihre Eignung zum Transport und ihre Stauung, die auch der Reeder der Schiffsleitung überlasse, dazu gehören. Diese Auffassung ist nicht zu beanstanden. Die Kontrolle der Güter auf ihre Beschaffenheit und die nötigen Maßnahmen zur sachgemäßen, andere Ladungsbeteiligten nicht gefährdenden Stauung obliegen der Schiffsleitung und gehören, wie das Berufungsgericht darlegt, nicht zum üblichen Aufgabenbereich eines Reederei-agenten.

21

Eine Pflicht des Schiffsmaklers, zur Verhütung einer Gefährdung der Allgemeinheit die Schiffsführung auf eine dieser ohne weiteres erkennbare Beschädigung von Versandstücken gefährlicher Güter hinzuweisen, durch die möglicherweise eine sichere Beförderung anderer Güter beeinträchtigt wird, ist daher mit Recht vom Berufungsgericht verneint worden. § 11 der Verordnung vom 4. Januar 1960, den die Revision als übergangen rügt, hat das Berufungsgericht erörtert (S. 20 BU), aber ebenfalls mit Recht nicht herangezogen, um eine Ersatzpflicht der Beklagten zu 1 zu begründen.

Das Berufungsgericht hat auch eine Meldepflicht der Beklagten zu 1 auf Grund des § 30 Abs. 2 Satz 2 der Hamburgischen Verordnung über die Sicherheit im Hamburger Hafen (Hafensicherheits-Verordnung) vom 5. April 1966 (GVBl 1966, 95) verneint. Nach dieser Bestimmung besteht eine Anzeigepflicht, wenn die Verpackung gefährlicher Güter beschädigt wird. Das Berufungsgericht verneint einen Verstoß gegen diese Vorschrift, weil die Befeuchtung eines Teils einer Partie Kalisalpeter keine Gefahrenquelle darstelle, bei der die zuständige Behörde Gelegenheit erhalten müsse, für Abhilfe zu sorgen. Die Gefahr sei erst durch den unerlaubten Zusammenstau mit anderen Gütern geschaffen worden. Die Anwendung der Verordnung ist nicht revisibel, da es sich um Hamburgisches Recht handelt. Ob es in anderen Häfen ähnliche Bestimmungen gibt, worauf die Revision verweist, ist hierfür ohne Bedeutung (BGHZ 7, 299, 300; LM ZPO § 549 Nr. 47 und 48). Wen die Anzeigepflicht treffen würde und ob es sich um ein Schutzgesetz im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB handelt, kann daher offen bleiben.

Bestand keine Rechtspflicht der Beklagten zu 1, eine durch Befeuchtung von Jutesäcken geschaffene Gefahr zu beseitigen, so kann es auch nicht darauf ankommen, ob die Beklagte zu 1 die Ausstellung eines Konnossements ohne Vermerk über die Mängel der 50 Säcke verweigern mußte, um dadurch die Wiederausladung der Güter herbeizuführen. Im übrigen betrifft die Ausstellung eines sogenannten reinen Konnossements gegen Revers des Verfrachters nur dessen Verhältnis zum Befrachter und Empfänger der Güter und ist für das Verhältnis zu den Eigentümern anderer Güter ohne Bedeutung.

Stempel

Liesecke

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Tidow