

29

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 159/73

URTEIL

Verkündet am
26. Juni 1975
Kaufmann,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Co [REDACTED] Gé [REDACTED] Tr [REDACTED], So [REDACTED] An [REDACTED],
gesetzlich vertreten durch ihren Generaldirektor M. P [REDACTED],
6. Rue A [REDACTED], Pa [REDACTED], Fr [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Rü [REDACTED] AG, gesetzlich vertreten durch ihren
Vorstand, den Vorstandsvorsitzer Dr. Heinz-Gerhard F [REDACTED]
und das Vorstandsmitglied Dr. Alfred Marx, Du [REDACTED]-
Me [REDACTED], V [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof.Dr.Dr. [REDACTED]
und Prof.Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 26. Juni 1975 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Skibbe

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 25. Oktober 1973 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Beklagte ist Befrachterin und Empfängerin einer Partie von 49500 Säcken Rohanthrazen, die im Juli 1970 mit SS "S [REDACTED]" von Montreal nach Rotterdam befördert worden ist. Verfrachterin der Partie war die Trans-Atlantic Lakes-Line (T [REDACTED]), die SS "S [REDACTED]" von der Klägerin auf Zeit gechartert hatte. Nach dem Löschen der Partie zeigte sich, daß das Rohanthrazen eine ölige, bitumenähnliche Flüssigkeit ausgeschieden hatte, diese in einen Teil der Bodenwegerung und weiterer Holzteile in den unteren Laderäumen des SS "S [REDACTED]" eingedrungen war und von dort einen unangenehmen durchdringenden Geruch

- 3 -

in dem ganzen Schiff verbreitete. Da dieser sich durch eine äußerliche Reinigung der Holzteile, auch unter Verwendung von Chemikalien, nicht beseitigen ließ, konnte SS "S[REDACTED]" nicht, wie von der T[REDACTED] vorgesehen, auf Getreidefahrt gehen. Stattdessen wurde das Schiff nach Le Havre verbracht, wo nach einer Untersuchung durch einen Experten die in Mitleidenschaft gezogenen Holzteile erneuert wurden.

Die Klägerin verlangt von der Beklagten - aus eigenem wie auch (nach ihrer Behauptung) aus abgetretenem Recht der T[REDACTED] und des Kaskoversicherers des SS "S[REDACTED]" - die Kosten für den Experten und die Schiffsreparatur sowie ein Liegegeld für die Reparaturzeit. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 318.316,09 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Diesen Anspruch gründet sie in erster Linie darauf, daß die Beklagte nach dem Frachtvertrag verpflichtet gewesen sei, die Laderäume des SS "S[REDACTED]" nach dem Löschen der Partie zu reinigen. Dazu habe auch gehört, den in dem ganzen Schiff verbreiteten Anthrazengeruch zu beseitigen.

Die Beklagte meint dagegen, sie sei lediglich gehalten gewesen, die Laderäume äußerlich reinigen zu lassen, was geschehen sei. Auch hat nach ihrer Ansicht die Klägerin nicht nachgewiesen, daß sie etwaige Ansprüche der T[REDACTED] oder des Kaskoversicherers des SS "S[REDACTED]" gegen die Beklagte wirksam erworben habe. Ferner ist sie der Auffassung, daß es ausschließlich Sache des Kapitäns des SS "S[REDACTED]"



gewesen sei, sein Schiff vor den - insbesondere bei höheren Außentemperaturen auftretenden - Ausscheidungen des Rohanthrazens hinreichend zu schützen, zumal er diese Eigenschaft des Frachtguts gekannt, die Partie bereits etwa zwei Wochen vor dem Laden besichtigt und im Konnossement vermerkt habe, daß alle Säcke fleckig seien, schwitzten und 2295 von ihnen Risse aufwiesen.

Das Landgericht hat den Klageanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagte beantragt, verfolgt die Klägerin den Klageanspruch weiter.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben. Dabei kann dahinstehen, ob das angefochtene Urteil in jedem Punkte frei von Rechtsfehlern ist. Jedenfalls wird die Abweisung der Klage von der rechtlich einwandfrei begründeten Ansicht des Berufungsgerichts getragen, die Beklagte habe entgegen dem Vorbringen der Klägerin weder den Frachtvertrag verletzt noch sonst einen Schaden der Klägerin zu verantworten.

1. In dem in englischer Sprache abgefaßten Frachtvertrag (Booking-Note vom 10.6.70) heißt es:

Clause 2: Cargo to be loaded, stowed and discharged and vessel to be cleaned free of risk and expense to the vessel within 6 days of each 24 running hours.

Clause 5: Cleaning of vessel after discharging for
account of charterers.

Diese Klauseln hat das Berufungsgericht, soweit sie die Reinigung des SS "S [REDACTED]" nach dem Löschen der 49500 Säcke Rohanthrazen betreffen, dahin ausgelegt, daß die Reinigungspflicht der Beklagten "nur die nötigen und möglichen physikalischen und chemischen Maßnahmen umfaßt habe, um die Verschmutzung an der Oberfläche der Laderäume zu beseitigen"; hingegen sei die Beklagte nicht gehalten gewesen, alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, "um das Schiff - abgesehen von normaler Abnutzung - in den vor dem Beladen bestehenden Zustand zurückzusetzen". Hierzu hat das Berufungsgericht im einzelnen ausgeführt:

Die Begriffe "to be cleaned" (Klausel 2) und "cleaning" (Klausel 5), die die Klägerin zutreffend mit "Reinigen" bzw. "Reinigung" übersetze, bedeuteten ihrem Wortsinn nach, eine Sache "unter Erhaltung der Substanz zu säubern". Sei das hingegen unmöglich, weil die Schmutzbeseitigung nur unter (teilweiser) Erneuerung der Substanz erfolgen könne, so spreche man davon, daß eine Sache repariert (repaired, restored) werden müsse. Demnach führe eine wortgemäße Auslegung der Klauseln 2 und 5 des Frachtvertrags dahin, daß die Beklagte nur zu den herkömmlichen Reinigungsmaßnahmen, hingegen nicht zu einer Erneuerung des durch die Ausscheidungen des Rohanthrazens verunreinigten Holzwerks verpflichtet gewesen sei. Damit stimme die knapp bemessene Reinigungsfrist überein. Sie verdeutliche, daß die

Vertragschließenden davon ausgegangen seien, die Reinigungspflicht der Beklagten solle nur die herkömmlichen Maßnahmen - also unter Erhaltung der Substanz - umfassen. Außerdem habe zwischen ihnen von Anfang an Klarheit über die Eigenschaft des Rohanthrazens bestanden, bei Wärme - der Transport habe in der warmen Jahreszeit erfolgen sollen - eine ölige, penetrant riechende Flüssigkeit auszuscheiden. Lege in einem solchen Falle der Verfrachter dem Befrachter eine Reinigungspflicht auf, so sei er nach Treu und Glauben gehalten, bei der Auswahl des zu befrachtenden Schiffes sicherzustellen, daß der Befrachter die Reinigungspflicht mit den herkömmlichen Mitteln erfüllen könne. Auch könne in einem solchen Falle der Befrachter die Reinigungsklausel nur so verstehen, daß der Verfrachter ein Schiff verwenden werde, das durch (bloße) Reinigungsmaßnahmen wieder in einen sauberen Zustand zu versetzen sei. Deshalb habe die T■■■■■, wenn sie der Beklagten eine erweiterte Reinigungspflicht im Sinne der von der Klägerin vertretenen Auffassung hätte auferlegen wollen, dies ausdrücklich bekanntgeben müssen. Auch folge eine solche Pflicht der Beklagten nicht daraus, daß die Reinigung "free of risk and expense to the vessel" habe erfolgen sollen. Denn die Befreiung des Schiffes vom "Risiko" der Reinigung bedeute lediglich, daß die Beklagte die Gefahr für den Reinigungsvorgang als solchen habe tragen müssen; hingegen beinhalteten diese Worte keine Garantie für einen vollen Erfolg der Reinigung.

Die Revision vermag nicht aufzuzeigen, daß die Auslegung der Klauseln 2 und 5 des Frachtvertrags durch das Berufungsgericht nicht mit deren Wortlaut zu vereinbaren ist, gegen anerkannte Auslegungsgrundsätze oder gegen die Denkgesetze verstößt oder wesentlichen Auslegungstoff außer acht gelassen hat:

Die Revision kann nicht bezweifeln, daß die Auslegung der genannten Klauseln durch das Berufungsgericht nicht in Widerspruch zu deren Wortlaut steht. Ihr kann nicht gefolgt werden, soweit sie meint, jedenfalls sei die Auslegung der Klausel 2 unmöglich und sinnwidrig. Das folgt insbesondere nicht daraus, daß diese Klausel die Worte "free of risk and expense to the vessel" enthält. Eine solche Klausel, für die auch die Revision keinen nach allgemeiner Ansicht der sie verwendenden Verkehrskreise eindeutigen Inhalt annimmt, kann durchaus die Bedeutung haben, daß der zur Reinigung verpflichtete Befrachter (lediglich) dafür einstehen soll, daß das Schiff durch die Reinigungsarbeiten nicht beschädigt wird. Ihre Einfügung in Klausel 2 des Frachtvertrags zwingt deshalb nicht zu der Annahme, damit habe die Beklagte das Risiko dafür übernommen, daß das Schiff nach der Reinigung wieder "im üblichen Rahmen einsatzfähig" sei. Auch ist es nicht zu beanstanden, daß das Berufungsgericht bei der Auslegung der Reinigungsklauseln sein Augenmerk auf die Reinigungsfrist gerichtet hat, da die Dauer der für eine Reinigung vorgesehenen Frist auch etwas über den Umfang der Reinigung selbst aussagen kann. Ebenso kann zu diesem Punkte die Kenntnis der Beteiligten von bestimmten Eigenschaften des zu befördernden Guts von Bedeutung

sein. Es ist deshalb rechtlich unangreifbar, daß das Berufungsgericht hieraus bei der Auslegung der Reinigungsklauseln mögliche Schlüsse gezogen hat. Da ein Befrachter grundsätzlich davon ausgehen kann, daß der Verfrachter für den Transport einer Ladung mit bestimmten Eigenschaften nur solchen Laderaum verwendet, der für diese Ladung geeignet, d.h. dementsprechend ausgerüstet ist, brauchte die Beklagte bei Übernahme der Reinigungspflicht nicht damit rechnen, die T[REDACTED] fasse den Inhalt der Reinigungsklauseln dahin auf, daß sie auch eine teilweise Erneuerung des Holzwerks der Laderäume verlangen könne, falls dieses durch Ausscheidungen der Ladung in Mitleidenschaft gezogen werde. Hierfür gibt entgegen der Ansicht der Revision auch der dem Abschluß des Frachtvertrags vorangegangene Schriftwechsel nichts her.

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist es nach Abschluß des Frachtvertrags zu keiner Erweiterung der Reinigungspflicht der Beklagten gekommen. Eine derartige Erweiterung könne nicht daraus entnommen werden, daß der Kapitän des SS "S[REDACTED]" auf der Ladebereitschaftsanzeige vom 6. Juli 1970 vermerkt habe,

Clause 5 of the Booking Note, signed Rotterdam 10th Juni 70, provide that: "Cleaning of vessel after discharging for account charterers" - Captain of MV "S[REDACTED]" consider that cleaning has to be followed by a thorough deodoring because of the very strong smell of Anthracene - this deodoring being paid by the charterers,

und der Ablader die Ladebereitschaftsanzeige akzeptiert habe "subject to terms of the Booking Note signed in Rotterdam 10th Juni 1970". Dabei könne offen bleiben,

ob der Ablader überhaupt befugt gewesen sei, die Beklagte bei einer Änderung des Frachtvertrags zu vertreten. Denn der Vermerk gebe nur eine Ansicht des Kapitäns des SS "S[REDACTED]" wieder. Er sei außerdem erst nach der Abnahme der Ladebereitschaftsanzeige durch den Ablader auf dieser angebracht worden. Auch habe der Ablader keineswegs die Vorstellungen des Kapitäns akzeptiert, sondern sich auf die Vereinbarungen in der Booking Note bezogen. Darüber hinaus betreffe der Vermerk nur eine zusätzliche Desodorierung des Schiffes. Schließlich habe der Kapitän den Vermerk nicht für die Verfrachterin, die T[REDACTED], sondern für die Klägerin (Fre[REDACTED] L[REDACTED]) niedergelegt.

Diese Ausführungen lassen keinen Rechtsfehler erkennen.

3. Die Revision kann einen vertraglichen Schadensersatzanspruch auch nicht daraus herleiten, daß ein Teil der Säcke (2295 Stück) bereits beim Beladen des SS "S[REDACTED]" Risse aufwies. Soweit deshalb der Beklagten der Vorwurf gemacht werden könnte, diesen Teil der Partie in nicht vertragsgemäßer Verpackung an Bord des SS "S[REDACTED]" verbracht zu haben, fehlt es an einem ursächlichen Zusammenhang zwischen einer solchen Vertragswidrigkeit der Beklagten und der Verschmutzung von Holzteilen des SS "S[REDACTED]" durch die Ausscheidungen des Rohanthrazens. Denn die beschädigten Säcke sind nach einer Absprache zwischen dem Kapitän und dem Ablader im Zwischendeck des SS "S[REDACTED]" gestaut worden, das frei von irgendwelchen Holzteilen war.

4. Nicht gefolgt werden kann der Revision, soweit sie meint, zumindest lasse sich der Klageanspruch aus § 564 b HGB herleiten. Es erscheint schon außerordentlich zweifelhaft, ob Rohanthrazen als ein gefährlicher Stoff im Sinne dieser Vorschrift anzusehen ist. Jedenfalls scheitert aber eine Anwendung dieser Vorschrift daran, daß die Beklagte die Partie Rohanthrazen mit Wissen des Kapitäns des SS "S[REDACTED]" an Bord dieses Schiffes gebracht hat und dem Kapitän, was auch die Revision nicht ernsthaft bezweifeln kann, dessen Eigenschaft bekannt war, insbesondere bei höheren Außentemperaturen eine ölige, penetrant riechende Flüssigkeit auszuscheiden.

5. Zur Frage einer schuldhaft rechtswidrigen Verletzung des Eigentums der Klägerin an SS "S[REDACTED]" hat das Berufungsgericht ausgeführt, es fehle bereits an einem rechtswidrigen Verhalten der Beklagten, weil sie nach dem Frachtvertrag mit der T[REDACTED] berechtigt gewesen sei, SS "S[REDACTED]" mit der Partie Rohanthrazen zu beladen und der Kapitän dieses Fahrzeugs, der dabei die Klägerin zu vertreten befugt gewesen sei, die Beladung des Schiffes ausdrücklich und in voller Kenntnis der Beschaffenheit des Frachtguts gestattet habe. Zu diesem Punkte ist zu bemerken:

Der Kapitän eines Schiffes ist grundsätzlich verpflichtet, sein Schiff vor allen Gefahren, die für dieses von der Ladung ausgehen können, zu schützen. Es ist daher auch dann, wenn der Befrachter das Laden und Stauen übernommen hat, seine Sache zu bestimmen, in

welchen Räumen eine Partie unterzubringen ist. Auch muß er darauf achten, daß diese Räume so beschaffen oder ausgerüstet sind, daß deren Beschädigung durch die Ladung bei einem normalen Verlauf einer Reise ausgeschlossen ist. Hat er hieran Zweifel, so muß er die Ladung im Interesse der Sicherheit und der Unversehrtheit des ihm anvertrauten Schiffes zurückweisen. Deshalb handelt ein Befrachter grundsätzlich nicht rechtswidrig, wenn er Güter, deren Eigenschaften allgemein oder jedenfalls dem Kapitän bekannt sind, in den Räumen staut, die ihm der Kapitän dafür zur Verfügung gestellt hat. Das gilt um so mehr, wenn diese Räume, wie hier, zum Schutz des Schiffes vor etwaigen Ausscheidungen der Ladung mit einer Plastikfolie ausgelegt worden sind. Kommt es dann trotzdem zu Schäden an dem Schiff, dann liegt jedenfalls eine rechtswidrige Eigentumsverletzung seitens des Befrachters nicht vor.

- 12 -

6. Nach alledem erweist sich die Revision als unbegründet.

Stimpel

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Bundschuh

Dr. Skibbe