

2.

Es liegt keine anfängliche Seeuntüchtigkeit des Schiffes vor, wenn zu erwarten ist, daß ein bei Reiseantritt bestehender Mangel bei gehöriger Bedienung des Schiffes vor Gefahreintritt beseitigt werden wird. Sie ist hingegen gegeben, wenn die rechtzeitige Behebung des Mangels aus objektiven oder subjektiven Gründen unwahrscheinlich ist.

BGH, Urt. v. 17. Januar 1974 - II ZR 172/72 - OLG Hamburg
LG Hamburg

a

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 172/72

URTEIL

Verkündet am
17. Januar 1974
Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

des Reeders Julius H [REDACTED], [REDACTED] H [REDACTED], E [REDACTED] [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägers,

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

gegen

die D [REDACTED] A [REDACTED] Aktienselskab, [REDACTED] P [REDACTED],
[REDACTED] K [REDACTED] (Dänemark),

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat
auf die mündliche Verhandlung vom 17. Januar 1974 durch
den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke,
Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats
des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg
vom 30. November 1972 wird auf Kosten des Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 30. Dezember 1969 befand sich MS "H [REDACTED] H [REDACTED]"
(425 BRT; Ladung: 700 t loses Kali-Düngesalz) in der west-
lichen Ostsee bei Ost-Nord-Ost-Wind (Beaufort-Stärke 7)
mit stürmischen Böen auf einer Reise von Hamburg nach
Fredericia (Dänemark). Da die Pontonlukendeckel aus Leicht-
metall ohne jede Sicherung außer der eigenen Schwerkraft und
den Führungszapfen lose auf den Lukensäulen lagen und auch
nicht mit Persenningen abgedeckt waren, konnten Spritz-
wasser und überkommendes Seewasser in den Laderaum ein-
dringen. Infolgedessen kenterte das Schiff südöstlich von
Schleimünde und sank. Dadurch geriet die Ladung in Verlust,
wogegen das Schiff einige Zeit nach dem Unfall gehoben
werden konnte und nach seiner Instandsetzung zu neuen Reisen
ausgesandt worden ist.

Die Klägerin hat als Ladungsversicherer 149.175 dkr. an
die Ladungsempfängerin wegen des Verlusts der Ladung gezahlt.
Sie nimmt - aus abgetretenem Recht - den Beklagten als Ver-
frachter sowie als Reeder des MS "H [REDACTED] H [REDACTED]" in



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Höhe dieses Betrages in Anspruch. Sie hat beantragt, den Beklagten zur Zahlung von 149.175 dkr. nebst Zinsen und zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "H [REDACTED] H [REDACTED]" zu verurteilen. Sie ist der Ansicht, daß das Schiff wegen der nicht ordnungsgemäßen Verschließung der Luken vor Reiseantritt von Anfang an seeuntüchtig gewesen sei.

Demgegenüber meint der Beklagte, die Seetüchtigkeit des MS "H [REDACTED] H [REDACTED]" bei Reisebeginn könne nicht bezweifelt werden. Das Schiff habe zunächst eine längere Revierfahrt auf der Elbe und sodann die Passage durch den Nord-Ostsee-Kanal vor sich gehabt. Während dieser Zeit habe die Besatzung die Luken ordnungsgemäß verschließen können. Das sei nach Lage der Dinge im Rahmen des üblichen Bordbetriebes auch zu erwarten gewesen, und zwar um so mehr, als eine ausdrückliche Weisung von ihm bestanden habe, die Lukendeckel jeweils mit den dazu gehörigen Vorrichtungen zu sichern. Daß das hier unterblieben sei, könne nur als nachträgliche Seeuntüchtigkeit bewertet werden. Dafür hafte er jedoch mangels eigenen Verschuldens nicht.

Beide Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, verfolgt der Beklagte seinen Klagabweisungsantrag weiter.

Entscheidungsgründe:

Nach § 559 Abs. 2 HGB hat der Verfrachter dem Ladungsbeteiligten grundsätzlich den Schaden zu ersetzen, der auf der anfänglichen, d. h. bei Reiseantritt bestehenden, Seeuntüchtigkeit des Schiffes beruht (BGHZ 60, 39, 40). Hingegen haftet er dem Ladungsbeteiligten nicht, wenn der Schaden die Folge einer erst später eingetretenen Seeuntüchtigkeit und dieser Mangel durch nautisch-technisches Verschulden der Besatzung bei der Führung oder sonstigen Bedienung des Schiffes verursacht worden ist (§ 607 Abs. 2 HGB; BGHZ 56, 300, 303). Die Entscheidung über den Klageanspruch hängt demnach davon ab, ob MS "H [REDACTED] H [REDACTED]" schon bei Antritt der Reise in Hamburg seeuntüchtig war.

Ein Schiff ist seeuntüchtig, wenn der Schiffskörper nicht imstande ist, mit der konkreten Ladung die Gefahren der See zu bestehen, ausgenommen ganz außergewöhnliche, oder wenn es nicht gehörig eingerichtet, ausgerüstet, bemannt und mit genügenden Vorräten versehen ist (vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 238). Jedoch ist es seit langem - entsprechend der anglo-amerikanischen Rechtsprechung - anerkannt, daß ein bei Reisebeginn bestehender Mangel dann keine anfängliche Seeuntüchtigkeit begründet, wenn zu erwarten ist, daß er bei gehöriger Bedienung des Schiffes vor Konkretisierung der Gefahr beseitigt werden wird (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Anm. 13 zu § 513 HGB; Müller, Seeuntüchtigkeit und Management of the Ship nach den Haager Regeln S. 39 ff; Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis S. 80 ff). Dieser Ansicht hat sich der Senat angeschlossen (BGHZ 60, 39, 44). Sie findet ihre Rechtfertigung vor allem darin, daß es die Verantwortlichkeit des Verfrachters überspannen würde, wenn er auch wegen solcher Mängel der strengen Haftung aus anfänglicher Seeuntüchtigkeit unterworfen wäre, mit deren Behebung im Zuge des üblichen

Bordbetriebes vor Gefahreintritt zu rechnen ist (ebenso Schaps/Abraham aaO Anm. 5 zu § 559 HGB). Anders ist es hingegen, wenn es aus objektiven oder subjektiven Gründen unwahrscheinlich ist, daß ein bei Reiseantritt vorhandener Mangel noch rechtzeitig abgestellt werden wird. Hier muß der gefahrdrohende Zustand zur Feststellung einer anfänglichen Seeuntüchtigkeit herangezogen werden (Müller aaO S. 50; Götz aaO S. 82; Schaps/Abraham aaO Anm. 13 zu § 513 HGB). Denn insoweit kann nicht mehr davon ausgegangen werden, daß von dem Schiff und seinen Einrichtungen während der Reise ein ordnungsgemäßer Gebrauch gemacht werden wird, beispielsweise offene Luken oder Pforten rechtzeitig verschlossen werden. Deshalb wirkt sich hier ein Mangel von vornherein auf die Seetüchtigkeit des Schiffes aus, wofür der Verfrachter im Falle eines Schadenseintritts nach § 559 HGB zu haften hat.

So lag es hier. Nach dem angefochtenen Urteil wollte der Kapitän des MS "H[REDACTED] H[REDACTED]" von Anfang an die Reise von Hamburg nach Fredericia mit nur lose auf den Lukensäulen aufgelegten Lukendeckeln machen, weil er den Wetterbericht für günstig hielt. Dementsprechend hatte er angeordnet, die Lukendeckel nicht mit Persenningen abzudecken und besonders zu sichern. Das führte zur anfänglichen Seeuntüchtigkeit des Schiffes. Denn MS "H[REDACTED] H[REDACTED]" konnte nunmehr von vornherein nicht allen Gefahren einer Reise im Winter über einen Teil der Ostsee, die unter Umständen auch überraschend auftreten konnten, erfolgreich begegnen. Dem steht nicht entgegen, daß sich die zu einer ordnungsgemäßen Sicherung der Luken erforderlichen Vorrichtungen an Bord des Schiffes befunden haben und die Zeit zwischen dem Antritt der Reise und dem Erreichen der offenen See ausgereicht hätte, die Sicherung vorzunehmen. Denn ein Schiff ist nicht schon dann stets seetüchtig, wenn es die zum Bestehen

der Seegefahr notwendigen Ausrüstungsgegenstände an Bord hat. Vielmehr muß von diesen auch in der gehörigen Weise Gebrauch gemacht werden. Fehlt hierzu aber von Anfang an der Wille der Schiffsführung, dann ist das Schiff bereits bei Reiseantritt seeuntüchtig. Dafür muß der Verfrachter - hier also der Beklagte - nach §§ 559 HGB, 278 BGB einstehen. Dabei entlastet den Beklagten nicht, wie die Revision meint, der Gedanke, es könne wegen der verschärften Haftung des Verfrachters für anfängliche Seeuntüchtigkeit "nur darauf ankommen, ob er angesichts der von ihm getroffenen Anordnungen und angesichts des üblichen Bordbetriebes bei objektiver Würdigung davon ausgehen konnte, die Luken würden bis zum Auslaufen aus der Schleuse Kiel-Holtenau verschalkt werden". Denn vorliegend geht es nicht um eigenes Verschulden des Beklagten, sondern um seine Haftung wegen eines Verhaltens des Kapitäns, das zu einer anfänglichen Seeuntüchtigkeit des MS "H[REDACTED] H[REDACTED]" und - entgegen der Ansicht der Revision - auch adäquat zum Kentern des Schiffes und dem Verlust der Ladung geführt hat.

Demnach haben die Vorinstanzen der Klage mit Recht
stattgegeben, wobei sich der Umfang der Haftung des Beklagten
auch nach Inkrafttreten des Seerechtsänderungsgesetzes
vom 21. Juni 1972 nach dem bisherigen Recht richtet (vgl. Urt.
v. 5. November 1973 - II ZR 87/72).

Stimpel

Liesecke

Dr. Bauer

Dr. Tidow

Bundschuh