

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

HGB §§ 559, 564

- a) Zur Frage der Seetüchtigkeit bei Schüttladungen, die breiig werden können (§ 160 der Unfallverhütungsvorschriften für Kauffahrteischiffe).
- b) Zur Pflicht des Befrachters, die Güter richtig zu bezeichnen und Erfahrungen mit der Schiffssicherheit bei früheren Verschiffungen gleichartiger Güter dem Verfrachter mitzuteilen.

BGH, Urt. v. 11. März 1974 - II ZR 45/73 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 45/73

URTEIL

Verkündet am

11. März 1974

Werner,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma Siegfried J [REDACTED], E [REDACTED]-V [REDACTED],
J [REDACTED]strasse [REDACTED]/[REDACTED], Inhaber Kaufmann Siegfried J [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

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

gegen

- 1) die Partenreederei N [REDACTED], vertreten durch
ihren Korrespondentreeeder Dipl.-Kaufmann Helmut M [REDACTED],
B [REDACTED] (Unterweser), B [REDACTED]str. [REDACTED],
- 2) den Kapitän Wolfgang N [REDACTED], E [REDACTED] (Weser),
Graf A [REDACTED] G [REDACTED]-Strasse [REDACTED],

Beklagten und Revisionsbeklagten,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 11. März 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Bauer, Dr. Tidow und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Klägerin wird das Urteil des 18. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 25. Januar 1973 aufgehoben, soweit es zu ihrem Nachteil erkannt hat.

In diesem Umfang wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten der Revision übertragen wird.

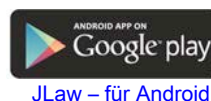
Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin schloß Anfang November 1965 mit der Beklagten zu 1 einen Frachtvertrag gemäß Gencon-Charterparty über die Beförderung von maximal 1500 t Zinkrückständen von Savona (Italien) nach Rönnskär (Schweden) als volle Ladung mit deren MS "N [REDACTED]" (999 BRT). Kapitän für die Reise war der Beklagte zu 2.



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



Die Fracht betrug 50.000 DM. Als besondere Vereinbarung war vorgesehen: "Material und Zeitaufwand für Errichten eines Längsschotts zu Reeder's Lasten". Die Agentin der Klägerin teilte der Agentin der Beklagten zu 1 mit, daß es sich um eine schlammige Ladung handle, deren Feuchtigkeitsgrad davon abhängig sei, ob bei Regen geladen werde. In dem von dem Beklagten zu 2 gezeichneten Konnossement sind die Güter als "Fanghi di molazza umidi, Zinkrückstände, kupferhaltig, zinkresidues in Bulk" bezeichnet. Das Schiff lief am 29. November 1965 abends von Savona aus. Das zur Ausrüstung des Schiffs gehörende Getreideschott war ausgebaut. Das Schiff kehrte in der Nacht nach Savona zurück, weil es in schwerem Wetter Schlagseite bis zu 15 Grad erlitten hatte, nachdem die Ladung teilweise breiig geworden und nach Backbord übergegangen war. Der Beklagte zu 2 ließ die Ladung von der Schiffsbesichtigungsfirma Studio Ing. M. [REDACTED] in Genua begutachten. Auf deren Rat ließ er etwa 30 t Wasser abpumpen und das Längsschott einbauen. Es bestand aus zehn Doppel-T-Trägern mit eingeschobenen Holzplanken von etwa 7,5 cm Stärke. Die Firma M. [REDACTED] bestätigte, daß das Schiff nach der erneuten Stauung sich "in a safe position with proper and safe stowage of zinkresidues in bulk, properly performed" befinde.

Das Schiff lief am 6. Dezember 1965 wieder aus Savona aus. Es bekam am 7. Dezember 1965 in schwerem Wetter Schlagseite. Die Ladung war breiig geworden und mit einer Wasserschicht bedeckt. Das Schott wurde zum größten Teil zerstört und die Ladung ging über.

Das Schiff lief am 9. Dezember 1965 Port La Nouvelle (Südfrankreich) als Nothafen an. Die Beklagten veranlaßten eine gerichtliche Untersuchung der Beschaffenheit der Ladung, der Schäden am Schiff und darüber, ob die Ladung ohne Gefahr weiter verschifft werden könne. Das chemische Gutachten ergab einen Wassergehalt von 24 bis 26 %. Der Sachverständige äußerte sich dahin, daß bei Erschütterungen Wasser ausgeschieden werde, so daß die Gefahr eines Übergehens der Ladung bestehe. Der nautische Sachverständige erklärte, daß wegen des hohen Feuchtigkeitsgehalts die Ladung nicht einmal mit einem Längsschott weiter befördert werden könne. Das Schiff löschte die Ladung und verließ auf Weisung der Beklagten zu 1, die einen Weitertransport gegenüber der Klägerin ablehnte, Port La Nouvelle. Die Ladung wurde von der Beklagten zu 1 eingelagert. Die Klägerin verkaufte mit Zustimmung der Beklagten zu 1, die wegen der Fracht ein Pfandrecht an der Ladung geltend gemacht hatte, am 4. Mai 1966 die Ladung für den Gegenwert von 108.000 DM.

Das Seeamt Bremerhaven hat die beiden Unfälle des MS "N [REDACTED]" untersucht. In seinem Spruch vom 22. Juli 1966 hat es kein Verschulden der Schiffsführung festgestellt.

Die Klägerin hat von der Beklagten Ersatz des Schadens verlangt, der ihr nach ihrer Behauptung durch die Nichterfüllung des Frachtvertrages entstanden ist. Sie hat behauptet, der Weiterverkauf der zum Bestimmungshafen beförderten Ladung würde einen Reinerlös von

534.634,95 DM erbracht haben. Nach Abzug des Erlöses aus dem von ihr in Port La Nouvelle vorgenommenen Verkauf und der ersparten Frachten verbleibe ein Schaden von 376.634,95 DM. Die Zahlung dieses Betrages hat sie von den Beklagten als Gesamtschuldnern und von der Beklagten zu 1 auch die Duldung der Zwangsvollstreckung in ihr MS "N [REDACTED]" verlangt.

Sie hat geltend gemacht, zur Unterbrechung der Beförderung durch das Anlaufen von Port La Nouvelle sei es nur gekommen, weil das Schiff von Savona trotz richtiger Kennzeichnung der Ladung als schlammige Zinkrückstände ohne ein genügendes Längsschott und deshalb reiseuntüchtig ausgelaufen sei. Die Beklagten hätten auch keinen Grund gehabt, die Ladung, nachdem sie infolge der Seeuntüchtigkeit des Schiffs in Port La Nouvelle an Land gesetzt worden war, nicht weiter zu befördern. Trotz des Feuchtigkeitsgehalts, der durch die Beladung bei Regen erhöht worden sei, hätte die Ladung auch ohne Trocknung weiter verschifft werden können, wenn ein durch Stagen (Drahtspannseile) gesichertes, genügend starkes Längsschott eingebaut worden wäre. Die Beklagte zu 1 habe zu Unrecht an der Ladung ein Pfandrecht wegen der Fracht geltend gemacht, nachdem sie den Weitertransport abgelehnt habe. Dadurch habe sie den anderweiten Transport der Ladung zum Bestimmungshafen verhindert. Die Ladung habe daher schließlich zu ungünstigem Preis in Port La Nouvelle verkauft werden müssen. Der Beklagte zu 2 habe auch der Klägerin keine Nachricht von der Rückkehr nach Savona wegen Übergehens der Ladung gegeben, so daß sie nicht in der Lage gewesen sei, die angeblich zu hohe Feuchtigkeit der Ladung zu beseitigen oder ein abgestagtes Schott zu verlangen.

Die Beklagten haben Klagabweisung beantragt. Sie haben geltend gemacht, es habe sich bei der Ladung um Zinkkonzentrat mit hohem Feuchtigkeitsgehalt gehandelt. Die Klägerin habe es trotz der Erfahrungen bei anderen Verschiffungen solcher Güter unterlassen, sie auf die Gefahr hinzuweisen, die Schüttladung könne durch die Bewegungen des Schiffs breiig werden und übergehen. Das eingebaute vorschriftsmäßige Getreideschott sei nach der Prüfung durch einen Sachverständigen in Savona für ausreichend befunden worden, aber bei schwerem Wetter gebrochen. In Port La Nouvelle sei die Ladung vom gerichtlichen Sachverständigen als auch mit einem Längsschott nicht verschiffungsfähig bezeichnet worden.

Die Beklagte zu 1 hat ferner Widerklage wegen der entgangenen Fracht und der Nothafenkosten in Savona und in Port La Nouvelle erhoben und beantragt, die Klägerin zur Zahlung von 58.935,35 DM nebst Zinsen zu verurteilen. Sie hat geltend gemacht, die Klägerin habe die gefährlichen Eigenschaften der Ladung nicht mitgeteilt und dadurch ihre Pflicht zu richtigen Angaben über Art und Beschaffenheit der Güter schuldhaft verletzt.

Die Klägerin hat die Abweisung der Widerklage beantragt und bestritten, unrichtige oder unvollständige Angaben über die Eigenschaften der Zinkrückstände gemacht zu haben. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und der Widerklage stattgegeben. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Klägerin gegen die Abweisung der Klage zurückgewiesen und die Klägerin auf die Widerklage nur zur Zahlung von 38.649,35 DM verurteilt. Mit der

Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag und ihren Antrag auf Abweisung der Widerklage im vollen Umfang weiter. Die Beklagten beantragen, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Haftung der Beklagten zu 1, die in erster Linie zu erörtern ist, weil sie als Verfrachterin die Beförderung der Ladung Zinkrückstände übernommen und für den Beklagten zu 2, ihren Kapitän, einzustehen hat, ist vom Berufungsgericht zutreffend unter dem Gesichtspunkt des Ersatzes für den Schaden, der auf dem Mangel der Seetüchtigkeit des Schiffs beruht (§ 559 Abs. 2 HGB), geprüft worden. Nach der Behauptung der Klägerin hat das Fehlen eines abgestagten Längsschotts das Schiff beim zweiten Auslaufen aus Savona seeuntüchtig gemacht und den Bruch des Schotts, der die Ladung übergehen ließ, zur Folge gehabt. Daher habe ein Nothafen ange laufen werden müssen, so daß die Ladung nicht im Bestimmungshafen eingetroffen sei und der Kaufvertrag mit ihrem Abnehmer nicht habe erfüllt werden können. Die Seeuntüchtigkeit des Schiffs in Savona sei ursächlich für den geltend gemachten Schaden.

Das Berufungsgericht verneint einen Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 wegen fehlender Seetüchtigkeit des MS "N[REDACTED]" beim ersten Auslaufen aus Savona ohne Längsschott, weil das Fehlen des Schotts für den Schaden nicht ursächlich geworden sei.

Beim zweiten Auslaufen sei es gesetzt gewesen. Es sei aber nicht durch Stagen (beiderseitige Drahtspannseile zwischen den Stützen des Schotts und den Bordwänden) besonders abgestützt gewesen. Erst hierdurch hätte die erforderliche höhere Festigkeit des Schotts für den gefahrlosen Transport dieser Ladung nach Schweden erreicht werden können (S. 22 BU). Der Beklagte zu 2 habe aber ohne Verschulden die Seeuntüchtigkeit nicht erkannt (§ 559 Abs. 2 HGB). Der von ihm befragte Ladungsexperte Mattarelli habe das Schiff nach dem Einbau des den Normen entsprechenden Getreidelängsschotts für seetüchtig erklärt. Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe das Maß der von einem Kapitän zu fordernden Sorgfalt zu niedrig angesetzt. Das trifft nicht zu.

Das Berufungsgericht hat auf Grund des Gutachtens von Prof. Dr. W. [REDACTED] angenommen, für die Beförderung der Zinkrückstände sei ein festes Längsschott im Laderaum nötig gewesen, um ein Übergehen der Ladung, das zum Krängen des Schiffs und zum Verlust der Stabilität führen kann, zu verhindern. Das an Bord mitgeführte Getreideschott sei hierfür nicht ausreichend gewesen. Durch Stagen, d. h. zöllige Drahtseile, die von den Schottstützen zu den Spantfüßen an der Bordwand zu führen und mit Spannschrauben zu versehen gewesen wären, wäre zu erreichen gewesen, daß die Schottstützen wesentlich weniger beansprucht und daher nicht durch den Druck der Ladung infolge der Schiffsbewegungen abgeknickt worden wären. Diese Abstagung hätte nach Ansicht des Berufungsgerichts ausgereicht, um einen gefahrlosen Transport auch einer Ladung mit dem Feuchtigkeitsgehalt der von der Klägerin angelieferten Güter zu gewährleisten.

Die Anforderungen an die Seetüchtigkeit sind nach Ort und Zeit verschieden. Für die Frage, ob im Einzelfall tatsächlich Seeuntüchtigkeit vorliegt, sind die Anschauungen der beteiligten Verkehrskreise maßgeblich (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. Bd. II HGB § 513 Anm. 7; RGZ 117, 391, 393). Von wesentlicher Bedeutung ist hiernach der allgemein bekannte Stand der Technik im Jahre 1965 und die auf ihm beruhenden, damals geltenden Vorschriften über die Schiffssicherheit. Danach kann es bereits zweifelhaft sein, ob MS "N [REDACTED]" seeuntüchtig war, als es beim zweiten Auslaufen aus Savona, also beim Beginn der Reise, die statt im Bestimmungshafen in Port La Nouvelle endete, nur das Übliche, zu seiner Ausrüstung gehörende und mit dieser von der Seeberufsgenossenschaft geprüfte Getreidelängsschott gesetzt hatte. Die Ladung, die als "Zinkrückstände" bezeichnet war, rechnete zu den "Schüttladungen, die während der Reise breiig werden können". Nach der gutachtlichen Äusserung des Sachverständigen Prof. W. [REDACTED] (Bd. III Bl. 638 GA) handelt es sich bei den Zinkrückständen aus Savona um Abfallprodukte eines Verhüttungsprozesses, kein Erzkonzentrat, wie die Beklagte zu 1 behauptet hatte, vielmehr um bindige Erdstoffe (Tone), die bis zu 700 % des Feststoffgewichtes an Wasser aufnehmen können. Es ist bisher nicht bekannt, bis zu welchem Feuchtigkeitsgrad Zinkrückstände mit Sicherheit während einer Verschiffung nicht breiig und daher nicht besonders beweglich werden, so daß keine Gefahr des Übergehens im Laderaum besteht. Die Schiffsführung von MS "N [REDACTED]" hatte jedenfalls nach der ersten Ausreise aus Savona erkannt, daß die Ladung zwar nicht schlammig war, wie die Klägerin in ihrem Fernschreiben

mitgeteilt hatte, sondern zunächst fest erschien und dann während der Reise durch die Schiffsbewegungen breiig wurde. Einen wichtigen Anhaltspunkt für die Beurteilung der Seetüchtigkeit bei solchen Ladungen liefert § 160 der Unfallverhütungsvorschriften der Seeberufsgenossenschaft für Kauffahrteischiffe, damals maßgeblich der Neudruck 1962 (vgl. Schaps/Abraham aaO Bd. I S. 925, Bd. III S. 1356). Nach dieser Vorschrift war bei "Tonerdrückständen und Schüttladungen, die während der Reise breiig werden können", der Laderaum in ganzer Ausdehnung mit einem starken, vollständig abgedichteten, bis auf den Boden reichenden Längsschott zu versehen. Für die Stärke waren 65 mm angegeben. Erst durch den am 1. Juli 1966 in Kraft getretenen 10. Nachtrag zu den Unfallverhütungsvorschriften ist die Anmerkung zu dieser Vorschrift dahin ergänzt worden, daß "normale Getreideschotte in der Regel nicht genügen". Vom Anbringen von Stagen am Schott zur Verstärkung ist nicht die Rede. Auch im Schrifttum werden Stagen am Schott im Zusammenhang mit Schüttladungen nicht erwähnt (vgl. Rotermund/Koch, Die Ladung, 4.-6. Aufl. II - 256). Für Getreideladungen werden in § 159 der Unfallverhütungsvorschriften Seitenstreben für Schotte bei mehr als 3 m Tiefe des Laderaums erwähnt, die durch Drahtspannseile ersetzt werden können, jedoch brauchen Stützen, die den Bauvorschriften des Germanischen Lloyds entsprechen, nicht durch Seitenstreben abgestützt zu sein (§ 154 Abschn. II Abs. 3, 5, 6). Das Gutachten von Prof. W. [REDACTED] ergibt, daß für Längsschotte, die gemäß § 160 UVV gesetzt werden müssen, bis heute keine Bemessungsrichtlinien erlassen worden sind. Ob MS "N. [REDACTED]" nach den im

Jahre 1965 maßgeblichen Anschauungen und Vorschriften als seeuntüchtig im Sinne der §§ 513, 559 HGB anzusehen gewesen ist, als es mit dieser Ladung nur mit einem gewöhnlichen Getreideschott ohne seitliche Verstärkung durch Stage auslief, kann indessen dahingestellt bleiben. Dem Berufungsgericht ist jedenfalls darin beizutreten, daß ein etwaiger Mangel der Seeuntüchtigkeit von der Beklagten zu 1 bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken war (§ 559 Abs. 2 HGB). Vom Verfrachter und seinen Gehilfen kann ohne Zweifel nur das im maßgeblichen Zeitpunkt allgemein verfügbare technische Wissen, das in den geltenden Vorschriften und ihrer Auslegung in der Praxis verwertet worden ist, verlangt werden. Das Berufungsgericht führt aus, daß dem Beklagten zu 2, für den die Beklagte zu 1 einzustehen hatte, zwar bekannt sein mußte, durch Abstagen des Schotts könne eine wesentlich höhere Festigkeit erreicht werden, er habe aber die Kräfte, die auf das Schott nach den Eigenschaften der für ihn neuen Ladung unbekannten Feuchtigkeitsgehalts wirkten, nicht gekannt. Der Sachverständige hatte ausgeführt, daß allenfalls ein erfahrener Ingenieur mit Spezialkenntnissen eine Berechnung mit den nötigen Abschätzungen habe durchführen können, wobei zu beachten sei, daß das Bewegungsverhalten von Schiff und Ladung im Seegang weitgehend unerforscht sei. Das Ingenieurbüro M. [REDACTED] in Genua, von dem sich der Beklagte zu 2 hatte beraten lassen, hatte nach Untersuchung des Schotts eine Abstagung nicht verlangt und die Stauung als ordnungsgemäß bezeichnet. Die Klägerin hatte zwar in den Charterbe-

dingungen von einem Längsschott auf Kosten des Befrachters gesprochen, aber darunter konnte der Beklagte zu 2 das übliche an Bord vorhandene Getreideschott verstehen, das in seinem Schiff ohne Seitenstreben und Stagen verwendet wird. Erst nach 1965 wurde allgemein bekannt, daß die Festigkeit des Getreideschotts für spezifisch schwerere Schüttgüter nicht ausreicht, zumal wenn es sich um Güter handelt, die bei einem bestimmten Feuchtigkeitsgehalt breiig und damit leicht beweglich werden (vgl. Arndt, Hansa 1968, 2013 ff). Die Lagerung der Stützen des Getreideschotts ist vom Gutachter Prof. W. [REDACTED] (Bd. III Bl. 648) als völlig ausreichend bezeichnet worden. Die Stärke der Stützen und Planken entsprach, wie die Klägerin im Laufe des Rechtsstreits nicht mehr bestritten hat, den Vorschriften. Die Abdichtung war ohne Bedeutung (Gutachten Prof. Wendel S. 11, Bl. 644 GA). Hiernach hat das Berufungsgericht ohne Rechtsfehler den Entlastungsbeweis des Verfrachters gemäß § 559 Abs. 2 HGB als geführt erachtet.

II. Das Berufungsgericht verneint eine Haftung der Beklagten zu 1, die es nach dem Eintreffen der unversehrten gebliebenen Güter im Nothafen Port La Nouvelle abgelehnt hat, sie gemäß der Charterparty mit ihrem MS "N. [REDACTED]" zum Bestimmungshafen weiter zu befördern. Die Klägerin hat geltend gemacht, die Beklagte zu 1 habe grundlos die weitere Erfüllung des Frachtvertrages verweigert und ihr dadurch unmöglich gemacht, ihren Abnehmer zu beliefern. Das Berufungsgericht ist der Auffassung, die Beklagte zu 1 habe angesichts der

Gutachten der gerichtlichen Sachverständigen des Handelsgerichts Narbonne davon ausgehen dürfen, daß die Ladung mit dem MS "N [REDACTED]" nicht weiter befördert werden könne. Die Revision meint, der Schaden durch das Nichteintreffen der Ladung im Bestimmungshafen sei allein darauf zurückzuführen, daß das Schiff aus Savona ohne abgestagtes Schott und damit seeuntüchtig ausgelaufen sei. War aber die unbeschädigt im Nothafen gelöschte Ladung verschiffungsfähig, so war nicht die etwaige Seeuntüchtigkeit in Savona, sondern die Unterlassung der Weiterbeförderung ursächlich dafür, daß die Ladung nicht in Schweden eintraf. Aus dem Frachtvertrag ergab sich die Verpflichtung des Verfrachters, das Fehlen der Seetüchtigkeit zu beheben und mit dem so hergerichteten Schiff den Rest der Reise auszuführen. Das wäre nach dem Gutachten von Prof. W. [REDACTED] bei Einbau eines abgestagten Längeschotts möglich gewesen. Da die Beklagte zu 1 den Weitertransport trotz Aufforderung der Klägerin abgelehnt und die Ladung eingelagert hat, verletzte sie ihre Pflichten aus dem Frachtvertrag. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts haben die Beklagten aber ohne Verschulden die Güter in Port La Nouvelle für nicht verschiffungsfähig gehalten. Insbesondere brauchten sie hiernach nicht zu der Überzeugung zu gelangen, die weitere Reise könne mit dieser Ladung ohne erneute Gefahr unternommen werden, wenn ein abgestagtes Schott eingebaut wurde. Die Ladung war vom chemischen Sachverständigen als zu feucht (27 %) und wegen ihrer großen Dichte als gefährlich bezeichnet worden, weil sie zum Übergehen führen könne.

Der nautische Sachverständige hatte hervorgehoben, die Ladung könne auch mit einem Längsschott nicht sicher befördert werden. Dem Beklagten kann hiernach nicht vorgeworfen werden, sie hätten die Abstützung des Schotts durch zusätzliche Drahtspannseile, wie sie bei größeren Laderäumen vorkommt, in Betracht ziehen und solche Stagen, wie später der Sachverständige, für ausreichend halten müssen, ohne daß ihnen eine auch nur annähernde Abschätzung der auftretenden Kräfte und der nötigen Festigkeit des Schotts möglich war. Die Reise sollte im Dezember durch Schlechtwettergebiete wie die Biskaya und die Nordsee führen. Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsfehler angenommen, daß die Beklagten nach dem Stande der allgemeinen Kenntnisse im Jahre 1965 über solche breiligen Schüttladungen und den Erfahrungen, die sie schon im Mittelmeer mit der Ladung gemacht hatten, ohne Verschulden ablehnen konnten, diese Ladung wieder an Bord zu nehmen und die Reise fortzusetzen. Die Trocknung der Ladung, die nicht durch anderseitige Maßnahmen für den Transport verbessert werden konnte, brauchten sie nicht abzuwarten.

III. Das Berufungsgericht verneint einen Anspruch der Klägerin gegen die Beklagte zu 1 auf Ersatz des Schadens, der dadurch entstanden sein soll, daß die Beklagte zu 1 ein ihr nicht zustehendes Pfandrecht an der Ladung in Port La Nouvelle geltend gemacht und dadurch deren Weiterbeförderung mit einem anderen Schiff verhindert habe. Ein solches Verhalten würde das rechtzeitige Eintreffen der Ladung im Bestimmungshafen vereitelt und

damit zu demselben Schaden geführt haben wie die Weigerung der Beklagten zu 1, die Ladung weiter zu verschiffen.

Die Beklagte zu 1 hat in Port La Nouvelle ein Pfandrecht an der Ladung wegen der Fracht geltend gemacht. Sie hat sich zur Begründung darauf berufen, sie habe die Fracht gemäß § 324 BGB fordern können, weil die ihr obliegende Leistung infolge eines von der Klägerin zu vertretenden Umstandes, nämlich infolge der Lieferung einer verschiffungsunfähigen Ladung, unmöglich geworden sei. Ein solches Pfandrecht wird vom Berufungsgericht mit Recht nicht in Betracht gezogen, weil nach seiner Auffassung die Beförderung mit einem abgestagten Schott möglich gewesen wäre (S. 22 BU). Das Berufungsgericht hält einen Schadensersatzanspruch der Klägerin, weil ihr die Ladung vorenthalten worden sei, deshalb für unbegründet, weil die Beklagte zu 1 mindestens ein Zurückbehaltungsrecht wegen eines Schadensersatzanspruchs gegen die Klägerin in Höhe der Fracht abzüglich der ersparten Aufwendungen nach § 564 HGB zugestanden habe. Die Klägerin habe schuldhaft unrichtige Angaben über die Art und Beschaffenheit der Güter gemacht, indem sie diese ungenau beschrieben habe. Sie habe unterlassen, ihre Erfahrungen mit einer von ihr mit MS "J. W." verschifften gleichartigen Ladung mitzuteilen. Der Inhaber der Klägerin habe, nachdem MS "J. W." in Seenot geraten sei, im Nothafen Barcelona bei einer Besichtigung des Schiffs wegen der eingetretenen Havarie beobachtet, daß dieses mit einem abgestagten Schott

versehen wurde. Die Reise nach Schweden (im Juni 1965) sei nunmehr ohne Schwierigkeit beendet worden. Ferner sei nicht mitgeteilt worden, daß die Ladung breiig werden könne. Die Revision rügt mit Recht die unvollständige Prüfung der Voraussetzungen des § 564 HGB.

Das Berufungsgericht hat zutreffend nur § 564 HGB herangezogen. § 564 b HGB über die Verschiffung gefährlicher Güter scheidet aus, weil Zinkrückstände nicht allgemein die Eigenschaft haben, das Schiff oder andere Ladung besonderes zu gefährden, sondern hier nur in Frage steht, ob die konkrete Ladung durch zu hohe Feuchtigkeit und Dichte breiig werden und die Sicherheit des Schiffs gefährden konnte. Der Anspruch aus § 564 HGB setzt unrichtige Angaben über die Art oder Beschaffenheit der Güter voraus. "Unrichtigkeit" kann auch vorliegen, wenn die Ladung richtig bezeichnet wird, aber schädliche Eigenschaften nicht mitgeteilt werden, die dem Befrachter oder Ablader bekannt sind oder bekannt sein müssen, deren Kenntnis beim Verfrachter aber nicht ohne weiteres angenommen werden kann (vgl. BGH Urt. v. 5. 5. 1960 - II ZR 174/58, MDR 1960, 739). So konnte die Verpflichtung bestehen, Erfahrungen mit der Schiffsicherheit bei früheren Verschiffungen solcher Ladungen mitzuteilen, wenn sich daraus die Notwendigkeit besonderer Vorsichtsmaßnahmen ergeben konnte, die dem Verfrachter nicht bekannt zu sein brauchte, weil solche Ladungen nicht häufig sind und in den einschlägigen Handbüchern der Praxis nicht genau genug beschrieben werden. Das Berufungsgericht meint, die Klägerin habe mitteilen müssen, daß MS "J. W." die Ausreise aus

dem Nothafen mit einem abgestagten Schott angetreten habe und damit die Ladung nicht in Gefahr geraten sei. Jedoch ist nichts darüber festgestellt, daß der Inhaber der Klägerin erkannt hat oder habe erkennen müssen, die Abstagung stelle eine besondere, nicht allgemein übliche Art des Einbaues eines Längsschotts dar und gerade diese Methode sei nötig, um dem Schott die für solche Ladungen nötige Festigkeit zu verschaffen. Grundsätzlich muß die Prüfung der Einrichtungen des Schiffs für den Transport der richtig bezeichneten Ladung dem Verfrachter und dem Kapitän überlassen bleiben. Die Klägerin hatte geltend gemacht, sie habe vor der Reise des MS "N[REDACTED]" erst zwei Ladungen solcher Art verschifft. Sie habe in der Charterparty die Stauung mit einem Längsschott auf Kosten des Verfrachters vereinbart und auf hohen Feuchtigkeitsgehalt ("schlammig") hingewiesen. Ein Hinweis darauf, die Ladung könne breiig werden, war jedenfalls nicht erforderlich, denn als das Schiff zum zweiten Male aus Savona auslief, hatte der Beklagte zu 2 bereits deutlich erfahren, daß die Ladung durch die Bewegungen des Schiffs breiig wurde. Die ungenaue Angabe, es handele sich um schlammige Ladung, hat also nicht zur Folge gehabt, daß der Beklagte zu 2 sie vor dem zweiten Auslaufen nicht als Schüttgut gemäß § 160 der Unfallverhütungsvorschriften erkannt hatte.

Hiernach bedarf es einer erneuten Prüfung, ob die Klägerin hätte erkennen müssen, die üblichen Schotte müßten für solche Ladungen durch besondere Stagen verstärkt werden und deshalb sei es nötig, die Beklagte zu 1

darauf hinzuweisen, bei der vor einigen Monaten erfolgten Verschiffung mit MS "J. W." sei ein abgestagtes Schott verwendet und die Reise sodann ohne Schwierigkeiten mit der breilig gewordenen Ladung durchgeführt worden. Ob die Beklagte zu 1 ein Pfandrecht oder jedenfalls ein Zurückbehaltungsrecht an der Ladung wegen eines Anspruchs aus § 564 HGB hatte, kann somit ebenfalls nicht abschließend beurteilt werden. Wird ein solcher Anspruch nicht dargetan, so wäre zu erörtern, ob die Beklagte zu 1 durch unberechtigte Zurückhaltung der Güter verhindert hat, daß sie von der Klägerin anderweit zum Bestimmungshafen verschifft wurden, und ob dadurch der geltend gemachte Schaden durch geringeren Erlös der Güter in Port La Nouvelle entstanden ist. Dabei wäre zu prüfen, ob die Klägerin im eigenen Interesse gehalten war, solchen Schaden abzuwenden, indem sie der Beklagten zu 1 Sicherheit, etwa durch Bankbürgschaft, anbot, um die Güter frei zu bekommen, wie es später geschehen sein soll, als die Ladung von der Klägerin verkauft wurde.

IV. Die Haftung des Beklagten zu 2 als Kapitän aus §§ 511, 512, 513 HGB für etwa mangelnde Seetüchtigkeit beim zweiten Auslaufen aus Savona, ist, wie die vorangegangenen Erörterungen ergeben, mangels schuldhaften Verhaltens vom Berufungsgericht zutreffend verneint worden. Er haftet ferner auch nicht dafür, daß die Güter in Port La Nouvelle nicht wieder an Bord genommen und nicht weiter befördert worden sind, denn die Beklagte zu 1 hatte dies als Verfrachterin abgelehnt, so daß keine von ihm auszuführende Beförderung vorlag. Gleichwohl kann die Abweisung der Klage gegen ihn nicht bestehen bleiben.

Die Revision rügt mit Recht, das Berufungsgericht habe nicht geprüft, ob sich eine Haftung des Beklagten zu 2 gemäß §§ 511, 535 HGB und damit der Beklagten zu 1 gemäß § 485 HGB daraus ergibt, daß er nach der Rückkehr in den Hafen von Savona die Klägerin vom hohen Feuchtigkeitsgehalt und vom Übergehen der Ladung nicht in Kenntnis gesetzt und ihre Anweisungen zur Abwendung eines Verlustes nicht eingeholt habe. Die Klägerin hatte geltend gemacht (Bd. II Bl. 483), sie habe, wenn sie Nachricht von der Havarie erhalten hätte, für die Trocknung der Ladung oder Beschaffung einer trockenen anderen Ladung prompt sorgen können, so daß das Risiko der Beförderung der breilig gewordenen Ladung abzuwenden gewesen sei. Der Beklagte zu 2 hatte demgegenüber behauptet, er habe die Agentin der Klägerin in Savona unterrichtet, die aber die Weitergabe der Mitteilung an die Klägerin unterlassen haben werde (Bd. III Bl. 568). Zu diesem Vorbringen hat das Berufungsgericht bisher keine Stellung genommen.

Hiernach kann die Haftung der Beklagten aus dem Gesichtspunkt unterlassener Ladungsfürsorge nach § 535 HGB ebenfalls nicht abschließend beurteilt werden.

Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben, soweit es die Klage abweist und der Widerklage stattgibt. In diesem Umfang war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Dieses wird auch gegebenenfalls die Höhe der Widerklagforderung erneut prüfen und darüber entscheiden

müssen, ob die Zahlung der Schiffsversicherung von .
24.421,83 DM (S. 43 BU) auf den für begründet er-
achteten Schadensbetrag im Hinblick darauf anzurechnen
ist, daß die Beklagte, worauf die Revision hinweist,
selbst bei ihrer Schadensberechnung diese Zahlung abge-
setzt hatte.

Stimpel Liesecke Dr. Bauer Dr. Tidow Bundschuh