

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

14

HGB §§ 514, 556, 564 b, 702; BGB § 328

- a) Gestattet der Reeder dem Zeitcharterer, mit dem Schiff gefährliche Güter unter Beachtung bestimmter Vorschriften (hier: US Coast Guard Regulations) zu befördern, so liegt in dieser Absprache allein keine Vereinbarung mit Schutzwirkung zu Gunsten der Ladungsbeteiligten.
- b) Der Zeitcharterer ist im Verhältnis zu den Ladungsbeteiligten Verfrachter und nicht Befrachter. Ansprüche der Ladungsbeteiligten aus § 564 b Abs. 1 HGB kommen daher gegen ihn nicht in Betracht.
- c) Bestimmen die allgemeinen oder besonderen Stauvorschriften des IMCO-Code für ein gefährliches Seefrachtgut (hier: Calciumhypochlorit), daß es mit bestimmten anderen Gütern (Stoffen) nicht zusammengestaut werden darf, so folgt daraus nicht schon, daß ein Zusammenladen mit allen sonstigen Gütern erfolgen kann.
- d) Zur Zulässigkeit einer Klage, mit der Ladungsbeteiligte im Falle der Großen Havarei gegenüber dem Reeder oder dem Zeitcharterer feststellen lassen wollen, daß diese wegen ihrer Schäden keine Vergütung in Havarie-grosse verlangen können, hingegen den Ladungsbeteiligten die Verluste zu ersetzen haben, die ihnen durch die Verteilung der Schäden in Havarie-grosse entstehen.

BGH, Urt. v. 17. November 1980 - II ZR 51/79 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

14

IM NAMEN DES VOLKES

Verkündet am

17. November 1979

Kaufmann,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

II ZR 51/79

URTEIL

in dem Rechtsstreit

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.

14

- 2 -

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.

25.

26.

27.

28.

29.

30.

31.

32.

33.

34.

35.

36.

37.

38.

Hinweise: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

39.

40.

41.

42.

43.

44.

45.

Kläger und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

1.

2.

3.

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte zu 2: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

- Prozeßbevollmächtigte zu 1 - 3: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED] -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 17. November 1980
durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel
und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und
Brandes

für Recht erkannt:

Auf die Revision wird - unter Zurück-
weisung des Rechtsmittels im übrigen -
das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseati-
schen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom
11. Januar 1979 im Kostenpunkt und insoweit
aufgehoben, als es die Berufung der Kläger
gegen die Abweisung ihrer Zahlungsanträge
durch das Urteil des Landgerichts Hamburg,
Kammer 10 für Handelssachen, vom 6. De-
zember 1977 und dessen Kostenentscheidung
zurückgewiesen hat.

Die Sache wird im Umfang der Aufhebung zur
anderweiten Verhandlung und Entscheidung,
auch über die Kosten des Revisionsverfahrens,
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. Mai 1972 gegen 18.25 Uhr ereignete sich in Luke 2 des MS "Catharina W[REDACTED]" eine schwere Explosion mit nachfolgendem Schiffsbrand, durch den die gesamte Ladung schweren Schaden erlitt. Das Schiff befand sich mit Stückgütern auf der Reise von Japan nach Südafrika.

Die Kläger sind Versicherer oder Eigentümer von Gütern, die bei dem Brand zerstört oder beschädigt worden sind. Sie verlangen - aus abgetretenem oder eigenem Recht - Ersatz von den Beklagten. Von ihnen waren die Beklagte zu 1 Reeder und die Beklagte zu 2 Zeitcharterer des MS "Catharina W[REDACTED]" zum Unfallzeitpunkt. Geführt wurde das Schiff auf der Unfallreise von Kapitän Odenthal, dessen Nachlaßverwalter der Beklagte zu 3 ist.

Die Kläger werfen Kapitän Odenthal und dem damaligen 1. Offizier R[REDACTED] des MS "Catharina W[REDACTED]" vor, durch fehlerhafte Stauung einer Partie von 300 Fässern Calciumhypochlorit den Schiffsbrand verschuldet zu haben. Sie hätten dieses gefährliche Gut in dem von Getreideresten nicht vollständig gesäuberten Unterraum der Luke 2 unterbringen und dort außerdem mit 32 Fässern Farbstoff (Aizen Cathilon Orange GLH sowie Malachitgrün) und 750 Papiersäcken synthetischem Resin (Polyvinylalkohol) zusammenstauen lassen. Darüberhinaus hätten sie die Luke 2 so randvoll beladen lassen, daß deren

Unterraum während der Reise nicht habe betreten und kontrolliert werden können. Infolge dieser Fehler habe sich - nach Beschädigung einzelner Fässer bei starkem Seegang - Calciumhypochlorit mit den Getreideresten und den Chemikalien mischen und die Explosion bewirken können. Daran treffe überdies auch die Beklagten zu 1 und 2 ein eigenes Verschulden. Sie hätten die Fässer mit dem Calciumhypochlorit nur ungenügend als gefährliches Gut gekennzeichnet und deklariert und auch nicht dafür gesorgt gehabt, daß an Bord des MS "Catharina W[REDACTED]" die einschlägigen Vorschriften über den Seetransport gefährlicher Güter zur Verfügung gestanden hätten. Außerdem hätten sie die Beförderung der gefährlichen Partie von ungeeigneten oder nicht hinreichend unterrichteten oder überwachten Personen durchführen lassen.

Die Kläger haben beantragt, die Beklagten zu 1 und 3 - als Gesamtschuldner mit der Beklagten zu 2 - zur Zahlung von 4.605.599 DM sowie die Beklagte zu 2 zur Zahlung von 12.767.516 DM (jeweils nebst Zinsen) zu verurteilen, und zwar an jeden Kläger die in den beiden Zahlungsanträgen aufgeführten Einzelbeträge. Sie haben weiter beantragt festzustellen, a) daß die Beklagten zu 1 und 2 nicht berechtigt sind, im Havarie-grosse Verfahren wegen der ihnen entstandenen Schäden eine Vergütung zu fordern, und b) daß sie als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den beitragspflichtigen Klägern die Verluste zu ersetzen, welche diese durch die Verteilung der Schäden in Havarie-grosse erleiden.

14

Die Beklagten haben die behaupteten Fehler in Abrede gestellt. Nach ihrem Vorbringen hat sich Calciumhypochlorit in den von anderen Gütern getrennt gestauten Fässern selbst zersetzt und dadurch den Brand verursacht. Auch sei ein Teil der Klageansprüche verjährt. Nach Ansicht der Beklagten zu 2 fehlt außerdem den deutschen Gerichten wegen der Gerichtsstandsklausel in den Konnossementen die internationale Zuständigkeit für Schadensersatzansprüche frachtrechtlicher Art. Ferner hält sie die Feststellungsanträge schon für unzulässig, weil eine Dispache bisher nicht aufgemacht worden sei.

Beide Vorinstanzen haben die Klage abgewiesen. Mit der Revision, deren Zurückweisung die Beklagten beantragen, verfolgen die Kläger die Klageansprüche weiter.

Entscheidungsgründe:

Das angefochtene Urteil hält nicht in allen Punkten einer rechtlichen Nachprüfung stand.

I. Mit Recht hat allerdings das Berufungsgericht die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte verneint, soweit die Kläger - erstmals im Berufungsrechtszug - die in Cape Town (Südafrika) ansässige Beklagte zu 2 auch aus dem Frachtverhältnis in Anspruch genommen haben. Denn nach Klausel 32 der Konnossementsbedingungen sind für Streitigkeiten über Ansprüche

aus dem Frachtvertrag oder aus dem Konnossement die südafrikanischen Gerichte zuständig.

II. Weiter ist dem Berufungsgericht zu folgen, soweit es ausgeführt hat, Ziffer 29 der zwischen den Beklagten zu 1 und 2 geschlossenen Zeitcharter stelle keine Vereinbarung mit Schutzwirkung zu Gunsten der Kläger dar und komme deshalb von vorneherein nicht als Grundlage für Ansprüche gegen die Beklagte zu 2 in Betracht. Die Klausel erlaubte es der Beklagten zu 2 während der Zeitcharter auch gefährliche Güter mit MS "Catharina W[REDACTED]" zu befördern, sofern sie die Bestimmungen der U.S. Coast Guard Regulations beachtete. Sie hatte im Verhältnis zwischen der Beklagten zu 2 (als Zeitcharterer) und der Beklagten zu 1 (als Reeder) die Sicherheit des Schiffes beim Transport gefährlicher Güter im Auge. Sie machte deutlich, unter welchen Voraussetzungen die Beklagte zu 2 das Schiff für derartige Transporte einsetzen durfte und daß sie der Beklagten zu 1 nicht für Schäden verantwortlich sein sollte, die trotzdem an MS "Catharina W[REDACTED]" entstanden. Der Zweck der Klausel hat demnach mit den Interessen der Ladungsbeteiligten nichts zu tun. Deshalb kann es nicht als naheliegend, vernünftig und sachgerecht angesehen werden, sie auch denjenigen zugute kommen zu lassen, die ihrerseits in frachtrechtliche Beziehungen zur Beklagten zu 2 getreten sind. Soweit die Revision in diesem Zusammenhang auf die Haftung des Reeders gegenüber den Ladungsbeteiligten und die sich daraus für ihn ergebende Interessenlage hinweist, verkennt sie, daß

der Reeder den Ladungsbeteiligten nur für ein Verschulden der Schiffsbesatzung (vgl. § 485 Satz 1 HGB) oder bestimmter weiterer Personen (vgl. BGHZ 70, 113 f) haftet, hingegen nicht für Fehler des Zeitcharterers. Hinsichtlich dieser braucht er sich lediglich im Interesse des Schiffes, nicht aber wegen etwaiger Schadensersatzansprüche einzelner Ladungsbeteiligter zu schützen.

Im Gegensatz zu der Ansicht der Revisionserwiderung der Beklagten zu 2 stellt sich die Frage der internationalen Zuständigkeit der deutschen Gerichte hier nicht. Die Behauptung, in Klausel 17 der Zeitcharter sei für Ansprüche aus diesem Vertrag die Zuständigkeit eines Londoner Schiedsgerichts vereinbart, ist neu. Sie kann deshalb nicht berücksichtigt werden (vgl. § 561 Abs. 1 ZPO).

III. Dem Berufungsgericht ist ferner zuzustimmen, soweit es § 564 b Abs. 1 Satz 1 in Verbindung mit § 564 Abs. 1 HGB im Verhältnis zwischen den Klägern und der Beklagten zu 2 von vorneherein nicht für anwendbar angesehen hat. Nach diesen Vorschriften haften der Befrachter oder der Ablader auch ohne Verschulden den Ladungsbeteiligten aller sonstigen Güter für den Schaden, der diesen daraus erwächst, daß entzündliche, explosive oder sonst gefährliche Güter an Bord gebracht werden, ohne daß der Kapitän von ihnen oder ihrer gefährlichen Art oder Beschaffenheit Kenntnis erlangt.

Der Zeitcharterer ist aber gegenüber diesen Ladungsbeteiligten Verfrachter und nicht Befrachter oder Ablader, so daß schon aus diesem Grunde die §§ 564, 564 b HGB als Anspruchsgrundlage gegenüber der Beklagten zu 2 ausscheiden. Damit sind die Kläger nicht, wie die Revision meint, schutzlos. Denn sie hätten sich an den Befrachter oder Ablader der 300 Fässer Calciumhypochlorit halten können, falls diese die Partie nicht in der vorgeschriebenen Weise als gefährliche Güter ausgewiesen haben sollten.

IV. Rechtlich fehlerhaft sind die Ausführungen des Berufungsgerichts hingegen insoweit, als es auch eine Anwendung der §§ 485, 511, 512, 514, 702 HGB, 823, 831 BGB verneint hat.

1. Kapitän O [REDACTED] war nach § 514 Abs. 1 HGB verpflichtet, für die gehörige Stauung der Güter nach Seemannsbrauch zu sorgen. Verletzte er schuldhaft diese Pflicht, so haftet er den Ladungsbeteiligten (Befrachter, Ablader, Empfänger) für den ihnen dadurch entstandenen Schaden (§ 511 Satz 2, § 512 Abs. 1 HGB). Nach Ansicht des Berufungsgerichts kommt eine solche Haftung aus folgenden Gründen nicht in Betracht:

Die Kläger hätten nicht beweisen können, daß der Unterraum der Luke 2 nicht vollständig von Getreideresten gesäubert gewesen sei. Auch sei nicht zu beanstanden, daß, wie sie behaupteten, die 300 Fässer Calciumhypochlorit mit 32 Fässer Farbstoff und 750 Papiersäcken Resin zusammengestaut worden seien.

Hingegen habe ein Verstoß gegen feuerpolizeiliche Vorschriften darin gelegen, daß der Unterraum der randvoll gestauten Luke 2 während der Reise nicht habe betreten werden können. Jedoch sei das für den Schiffsbrand nicht ursächlich gewesen.

Zu diesen Ausführungen und den Angriffen der Revision hiergegen ist zu bemerken:

a) Die Feststellungen des Berufungsgerichts zur Sauberkeit des Unterraums der Luke 2 verletzen nicht, wie die Revision rügt, § 286 ZPO. Das braucht gemäß § 565 a ZPO nicht näher begründet zu werden.

b) Calciumhypochlorit gehört zu den gefährlichen Gütern der Klasse III c der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 - BGBI. II 9 (Seefrachtordnung - SFO), die zum Unfallzeitpunkt in der Fassung der Fünften Änderungsverordnung vom 29. Januar 1972 - BGBI. I 529 gegolten hat. Auf die Beförderung dieser Güter mit Seeschiffen, die - wie MS "Catharina W■■■■" auf der Schadensreise - die Bundesflagge führen, sind nach § 14 Abs. 1 Satz 1 SFO deren Vorschriften anzuwenden. Danach dürfen gefährliche Güter auf Seeschiffen nur unter den in der Anlage 1 der Seefrachtordnung angegebenen Bedingungen verladen werden (§ 1 Abs. 1 Satz 2 SFO). Grundsätzlich verstößt daher ein Kapitän nicht gegen seine Pflicht, für eine gehörige Stauung nach Seemannsbrauch zu sorgen, wenn er beim Verladen eines gefährlichen Gutes diese

Bedingungen beachtet. Das ist seit der Bekanntmachung des Bundesministers für Verkehr vom 26. März 1972 - BAnz. 1972 Nr. 62 (vgl. ferner § 1 Abs. 5 Satz 1 SFO in der Fassung der Sechsten Änderungsverordnung vom 21. Dezember 1973 - BGBI. 1974 I 99) ebenso der Fall, wenn der Kapitän sich stattdessen nach dem Code für die Beförderung von gefährlichen Gütern mit Seeschiffen (International Maritime Dangerous Goods Code - IMCO-Code) richtet, den die Zwischenstaatliche Beratende Seeschiffahrts-Organisation (Inter-Governmental-Maritime Consultative Organisation - IMCO) auf den neuesten internationalen Erfahrungen geschaffen hat (vgl. Lampe und Masson, HANSA 1974, 698 f) und der laufend neuen Erkenntnissen angepaßt wird. Ohne Bedeutung für den Streitfall ist hingegen die Vorschrift des § 14 Abs. 1 Satz 2 SFO, wonach beim Beladen eines Seeschiffes außerhalb des Geltungsbereichs dieser Verordnung von deren §§ 1 bis 4 und 6 abgewichen werden darf, soweit das maßgebende Recht des Ladehafens Abweichungen vorschreibt oder zuläßt. Denn nach den Ausführungen des Berufungsgerichts hat der IMCO-Code in Japan Gesetzeskraft, so daß die dortige Regelung praktisch mit dem, was im Falle der Anwendung deutscher Vorschriften beim Verpacken, Deklarieren und Stauen von gefährlichen Seefrachtgütern zu beachten ist, übereinstimmt.

c) Der IMCO-Code führt Calciumhypochlorit in der Unterklasse 5.1 "Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe" auf. Nach dem Code S. 5000 Nr. 1.1.1 besitzen diese Stoffe die allgemeine Eigenschaft, bei Abgabe

14

von Sauerstoff die Entzündung anderer Stoffe zu erleichtern oder zur Verbrennung beizutragen. Vermischen sie sich, so heißt es auf S. 5100 des Code 1.2 weiter, mit anderen entzündlichen Stoffen, kann das zu einer Entzündung führen, wobei Stoß oder Reibung in einigen Fällen eine derartige Entzündung bewirken können. Offensichtlich deshalb bestimmt der Code, daß "Entzündend (oxydierend) wirkende Stoffe" der Unterklasse 5.1 immer entfernt von "Entzündbaren festen Stoffen" der Unterklasse 4.1 und getrennt von "Selbstentzündlichen Stoffen" der Unterklasse 4.2 zu stauen sind (S. 5102 Nr. 3.1.1 und 3.1.2). Ferner ist nach der Vorschrift S. 5103 Nr. 4.1 vor dem Laden von Stoffen der Unterklasse 5.1 darauf zu achten, daß die Laderäume oder Abteilungen, in die solche Stoffe geladen werden sollen, gründlich gereinigt sind und brennbare Materialien, soweit sie nicht für die Verstaung der Ladung erforderlich sind, entfernt werden. Zum Verstaen von Calciumhypochlorit wird auf S. 5137 des Code zusätzlich bemerkt, daß das an Deck oder unter Deck geschehen kann. Außerdem führt der Code an dieser Stelle folgende spezielle Eigenschaften des Calciumhypochlorit auf:

"Weißes Pulver mit stechendem Geruch. Reagiert sehr heftig mit Säuren unter Bildung von Chlor, einem Reize verursachenden und ätzenden Gas. Heftige Zersetzung durch Wärme und direktes Sonnenlicht. Sehr starkes Oxydationsmittel. Kann in Berührung mit organischen Stoffen wie Holz, Baumwolle, Stroh oder pflanzlichen Ölen einen Brand verursachen. Greift bei Vorhandensein von Feuchtigkeit die meisten Metalle an."

d) Das Berufungsgericht ist auf die Beschreibung der allgemeinen und der besonderen Eigenschaften des Calciumhypochlorit im IMCO-Code nicht weiter eingegangen und hat sich nicht mit den Notwendigkeiten befaßt, die sich daraus für eine gehörige Stauung dieses gefährlichen Stoffes ergeben. Es hat, soweit es um ein Zusammenstauen der 300 Fässer Calciumhypochlorit mit 32 Fässern Farbstoff geht (mangels tatsächlicher Prüfung ist die Behauptung der Kläger, die beiden Partien seien im Verbund gestaut gewesen, für das Revisionsverfahren als richtig zu unterstellen), lediglich ausgeführt, dem IMCO-Code könne nicht entnommen werden, daß das unzulässig wäre. Offenbar hat sich das Berufungsgericht in diesem Punkt der Ansicht der Beklagten angeschlossen, daß Calciumhypochlorit nur mit Gütern "organischer Natur im ursprünglichen Sinne" nicht zusammengestaut werden dürfe, wie die beispielhafte Aufzählung von "Holz, Baumwolle, Stroh oder pflanzlichen Ölen" auf S. 5137 des Code deutlich mache und durch Rnr. 389 Nr. II Abs. 5 der Klasse III c SFO -

"Die entzündend (oxydierend) wirkenden Stoffe sind vor organischen Stoffen (wie Zucker, Mehl, pflanzlichen Faserstoffen) räumlich so getrennt zu halten, daß eine Berührung oder Vermischung ausgeschlossen ist" -

sowie durch Nr. III Abs. 2 lit. b Ziff. 2 Satz 3 dieser Randnummer -

"Bei der Unterbringung ist besonders zu berücksichtigen, daß die Stoffe in Gemenge mit organischen Stoffen wie Mehl, Zucker, Holz, Kohlen, Faserstoffen, Geweben usw. Brände hervorrufen können -

bestätigt werde.

Dem ist entgegen zu halten:

Zum Unfallzeitpunkt galt das Internationale Übereinkommen zum Schutz menschlichen Lebens auf See vom 17. Juni 1960 (Schiffssicherheitsvertrag 1960) - BGBI. 1965 II 465, das für die Bundesrepublik Deutschland am 26. Mai 1965 in Kraft getreten ist - BGBI. 1966 II 33. Kapitel VII dieses Übereinkommens behandelt die Beförderung gefährlicher Seefrachtgüter. Von den acht Regeln dieses Kapitels, die im wesentlichen unverändert in das Internationale Übereinkommen von 1974 zum Schutz menschlichen Lebens auf See - BGBI. 1979 II 141 übernommen worden sind, gibt Regel 7 die Stauvorschriften wieder. Dort heißt es in Absatz (a):

"Gefährliche Güter müssen sicher und ihrer Art entsprechend gestaut werden. Güter die miteinander unverträglich sind, müssen getrennt werden."

Diese - für eine gehörige Stauung nach Seemannsbrauch an sich selbstverständlichen - Grundsätze sucht der IMCO-Code durch Beschreibung der Eigenschaften gefährlicher Stoffe und durch bestimmte Hinweise für ihre Verstaung näher auszufüllen (vgl. auch Ziff. 1.5 der Präambel der Allgemeinen Einleitung zum IMCO-Code - S. 0001 und die Empfehlung 56 der Internationalen Schiffssicherheitskonferenz 1960, abgedruckt auf S. 0007 des Code). Daß er dabei wegen der außerordentlich großen Zahl und Vielfalt der über See beförderten Güter, insbesondere aber auch wegen der ständigen Entwicklung zahlreicher neuer chemischer Stoffe, nicht vollständig sein kann, macht der Code in seiner Allgemeinen Einleitung selbst deutlich. So heißt es in Ziff. 7.1.4 des Abschnitts "Bezeichnung und Kennzeichnung" (IMCO-Code S. 0015) u.a.:

"Es ist nicht möglich, alle zur Zeit im Verkehr befindlichen Stoffe zu erfassen. Aus diesem Grunde kann das Inhaltsverzeichnis nicht erschöpfend sein. Es ist auch nicht möglich, 'neue' Stoffe, die in Zukunft zur Verschiffung gelangen können, in das Verzeichnis aufzunehmen. Sofern ein Stoff im Code nicht genannt ist, darf daraus nicht geschlossen werden, daß dieser Stoff nicht zur Beförderung zugelassen oder ungefährlich ist."

Ferner wird in Nr. 15.2 des Abschnitts "Trennung/Zusammenladung" (IMCO-Code S. 0029) ausgeführt:

"Einige in diesem Code aufgeführte Stoffe können nur dann gefährlich werden, wenn sie mit anderen Stoffen chemisch reagieren. Nicht alle Stoffe, die mit einem anderen Stoff gefährlich reagieren können, sind in diesem Code genannt. Die latente Gefahr dieser Stoffe erfordert eine Trennung von Stoffen, mit denen sie gefährlich reagieren können."

Wird daher bei den allgemeinen oder besonderen Stauvorschriften für einen gefährlichen Stoff angegeben, daß er mit bestimmten anderen Stoffen nicht zusammengestaut werden darf, so kann daraus nicht entnommen werden, daß ein Zusammenladen mit allen im IMCO-Code nicht genannten Stoffen stets erlaubt ist. Vielmehr ist insoweit immer die Verträglichkeit der Stoffe entscheidend. Ob sie vorliegt, ist anhand ihrer Eigenschaften festzustellen. Läßt sich eine solche Feststellung nicht treffen, so sind sie im Sicherheitsinteresse von Schiff und Besatzung sowie der Ladung als unverträglich zu behandeln.

Für den Streitfall folgt daraus:

Die allgemeinen oder besonderen Vorschriften des IMCO-Code über den Transport von Calciumhypochlorit besagen nicht ausdrücklich, daß dieser gefährliche Stoff nicht mit Aizen Cathilon Orange GLH oder Malachitgrün, die auch sonst im Code nicht genannt werden, zusammengestaut werden darf. Auch kann es zweifelhaft sein, ob der Hinweis auf S. 5137 des Code, Calciumhypochlorit könne in Berührung mit organischen Stoffen wie Holz, Baumwolle, Stroh oder pflanzlichen Ölen einen Brand verursachen, sich nur auf Stoffe bezieht, die aus der lebenden Natur stammen (was übrigens auch für bestimmte Farbstoffe zutrifft), oder alle Stoffe aus dem Bereich der organischen Chemie umfaßt, wie das Landgericht und das den Unfall des MS "Catharina W■■■■■" untersuchende Seeamt Bremerhaven offenbar gemeint haben. Folgt man insoweit der (engeren) Ansicht der Beklagten und des Berufungsgerichts, so ergibt sich daraus jedoch nicht, daß die 300 Fässer Calciumhypochlorit mit den 32 Farbstofffässern zusammengestaut werden durften (wodurch es bei der Beschädigung einzelner Fässer, beispielsweise infolge schweren Wetters, zu einem Vermischen dieser Stoffe kommen konnte). Vielmehr war das wegen der im IMCO-Code beschriebenen allgemeinen Eigenschaften der "Entzündend (oxydierend) wirkenden Stoffe" der Unterklasse 5.1 nur dann gestattet, wenn Aizen Cathilon Orange GLH und Malachitgrün nicht zu den entzündlichen Stoffen im Sinne von S. 5100 Nr. 1.2 IMCO-Code rechnen, insbesondere nicht die allgemeine Eigenschaft der "Entzündbaren festen Stoffe" der Unterklasse 4.1 ("durch äußere Zündquellen, wie Funken oder Flammen, leicht

entzündet zu werden und ansonsten leicht brennbar sind" - IMCO-Code S. 4100 Nr. 1.1) oder der "Selbstentzündlichen Stoffe" der Unterklasse 4.2 ("zur Selbsterhitzung und Selbstentzündung fähig zu sein" - IMCO-Code S. 4200 Nr. 1.1) besitzen. Da das angefochtene Urteil zu diesem Punkte keine Feststellungen enthält, ist im Revisionsrechtszug - ausgehend von dem Vorbringen der Kläger über den Ausbruch des Brandes durch Vermischen von Calciumhypochlorit mit den Farbstoffen - zu deren Gunsten zu unterstellen, daß Aizen Cathilon Orange GLH und Malachitgrün entzündliche Stoffe sind. Dann war es aber falsch, die Partie Calciumhypochlorit mit den Farbstofffässern im Verbund zu stauen.

e) Die Frage, ob das - von den Klägern ebenfalls behauptete - Zusammenstauen der 300 Fässer Calciumhypochlorit mit 750 Papiersäcken Resin gehöriger Stauung nach Seemannsbrauch entsprochen hat, hat das Berufungsgericht mit folgender Begründung verneint: Resin (ein Harz) gehöre nur, wenn es in entzündbarer Flüssigkeit gelöst ist, zu den gefährlichen Gütern (IMCO-Code S. 3260 und 3341); hingegen dürfe Resin, wenn es, wie hier, in Säcken befördert werde, ohne Einschränkung mit Calciumhypochlorit zusammengestaut werden. Insoweit fehlt es jedoch gleichfalls an einer Prüfung der Frage, ob Resin als entzündlicher Stoff anzusehen ist (und deshalb nicht mit den 300 Fässern Calciumhypochlorit hätte zusammengestaut werden dürfen). Nur wenn diese Eigenschaft des Resin zu verneinen ist, entfällt im Falle eines Zusammenstauens der beiden Stoffe ein

Verstoß des Kapitäns O[REDACTED] gegen die Vorschrift des § 514 Abs. 1 HGB.

f) Zuzugeben ist dem Berufungsgericht, daß von einem fehlerhaften Zusammenstauen der Partie Calciumhypochlorit mit der Partie Resin nicht schon deshalb die Rede sein kann, weil das Resin in Papiersäcken verpackt war. Sicher sind Papiersäcke brennbares Material. Jedoch heißt es in Ziff. 15.6 des Abschnitts "Trennung/Zusammenladung" der Allgemeinen Einleitung des IMCO-Code S. 0029:

"... Wo in diesem Code Stoffe von brennbaren Materialien zu trennen sind, beziehen sich diese Bestimmungen nicht auf Verpackungs- und Staumaterial. ..." -

Das macht deutlich, daß das Zusammenstauen von Calciumhypochlorit mit einem anderen Stoff nicht schon deshalb gehöriger Stauung nach Seemannsbrauch widerspricht, weil dieser Stoff in Papiersäcken verpackt ist (vgl. auch die oben unter lit. c wiedergegebene Nr. 4.1 der Stauvorschriften in der Einleitung zur Unterklasse 5.1 - IMCO-Code S. 5103).

g) Was schließlich die Frage eines Verstoßes gegen feuerpolizeiliche Schutzvorschriften angeht, so hat das Berufungsgericht zutreffend angenommen, daß das randvolle Stauen des Unterraums der Luke 2 Ziff. 16.1 Abs. (e) des Abschnitts "Feuerschutz und Brandbekämpfung" der Allgemeinen Einleitung zum IMCO-Code (S. 0031) -

"Es ist sicherzustellen, daß der Zugang zu gefährlichen Gütern stets gewährleistet ist und solche Versandstücke im Falle eines Brandes aus Sicherheitsgründen sofort aus dem Gefahrenbereich entfernt werden können;"

verletzt hat. Hingegen ist die Ansicht des Berufungsgerichts zu beanstanden, dieser Verstoß könne den Schiffsbrand nicht verursacht haben, weil der 1. Offizier Rühl - nach seiner Aussage vor dem Landgericht - auch ohne Betreten des Unterraums der Luke 2 die dort untergebrachten Güter habe kontrollieren können, ferner nach dem heftigen Ausbruch des Feuers keinesfalls mehr an den Brandherd heranzukommen gewesen wäre. Insoweit rügt die Revision mit Recht, daß Rühl nach seinen eigenen Angaben nur vom Einstiegschacht aus in den Unterraum der Luke 2 mit der Taschenlampe hatte hineinleuchten und hineinsehen, dort aber nicht alles überblicken können. Allerdings mag es sein, daß er, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, beim Hineinsehen in den Unterraum der Luke 2 eine Rauchentwicklung hätte bemerken müssen. Indes läßt sich seiner Aussage nicht entnehmen, daß er ohne einen Zugang zu den zusammengestauten Partien auch ein Vermischen der Güter bei Beschädigung einzelner Fässer oder Säcke erkennen konnte. Diese eingeschränkte Kontrollmöglichkeit, in der, sofern es sich bei den Farbstoffen oder dem Resin um entzündliche Güter gehandelt haben sollte, zugleich auch ein Verstoß gegen § 514 Abs. 1 HGB zu sehen ist, konnte aber Ursache für den Schiffsbrand gewesen sein.

h) Zusammenfassend ist danach festzuhalten, daß die Ausführungen des Berufungsgerichts die Abweisung des Zahlungsantrags gegen den Beklagten zu 3 nicht tragen. Vielmehr bedarf es insoweit der Prüfung, ob Aizen Cathilon Orange GLH oder Malachitgrün oder Resin zu den entzündlichen Stoffen im Sinne von S. 5100 Nr. 1.2 IMCO-Code rechnen, ferner - falls das zu bejahen sein sollte - wie die 300 Fässer Calciumhypochlorit tatsächlich im Unterraum der Luke 2 gestaut waren und, sofern das Beweisergebnis die Behauptung der Kläger über das Zusammenstauen dieser Partie mit 32 Farbstofffässern und/oder 750 Papiersäcken Resin bestätigen sollte, ob dieser Fehler allein oder wegen des randvollen Stauens des Unterraums der Luke 2 den Schiffsbrand verursacht hat.

2. Das Berufungsgericht hat eine Haftung der Beklagten zu 1 aus § 485 Satz 1 HGB sowie eine Haftung der Beklagten zu 1 und 2 aus § 831 Abs. 1 Satz 1 BGB abgelehnt, weil ein - etwaiges - Zusammenstauen der Partie Calciumhypochlorit mit 32 Farbstofffässern und 750 Papiersäcken Resin nicht unzulässig gewesen sei, ferner das randvolle Beladen des Unterraums der Luke 2 den Schiffsbrand nicht verursacht haben könne. Damit läßt sich eine Haftung der Beklagten zu 1 und 2 aus den genannten Bestimmungen nicht verneinen, was mit Rücksicht auf die Ausführungen unter Ziff. 1 nicht näher dargelegt zu werden braucht. Vielmehr bedarf es in diesem Zusammenhang ebenfalls der Prüfung der Entzündlichkeit der beiden Farbstoffe und des Resin,

gegebenenfalls der tatsächlichen Stauung der 300 Fässer Calciumhypochlorit und der Frage des Ursachenzusammenhangs sowie des Entlastungsvorbringens der Beklagten zu 1 und 2 im Rahmen des § 831 Abs. 1 Satz 2 BGB.

3. Nach Ansicht des Berufungsgerichts "wären gegenüber den Beklagten zu 1 und 2 Ansprüche aus § 823 Abs. 1 und 2 BGB denkbar, weil sie die Schiffsführung nicht mit den einschlägigen Vorschriften über die Stauung gefährlicher Güter versehen (Beklagte zu 1) bzw. sie nicht über die Gefährlichkeit des Calciumhypochlorits aufgeklärt haben (Beklagte zu 2)". Jedoch entfielen derartige Ansprüche aus den gleichen Gründen, mit denen eine Haftung des Beklagten zu 3 habe abgelehnt werden müssen. Da diese Gründe, wie ausgeführt, rechtlich nicht fehlerfrei sind, vermögen sie auch in dem vorstehenden Punkt das angefochtene Urteil nicht zu tragen. Das gilt ebenso, soweit das Berufungsgericht Schadensersatzansprüche der Kläger gegen die Beklagten zu 1 und 2 wegen nicht vorschriftsmäßiger Kennzeichnung und Klarierung der 300 Fässer Calciumhypochlorit damit verneint hat, daß es zu keiner vorschriftswidrigen Stauung der Partie gekommen sei.

4. Die Feststellungsanträge der Kläger gehen offenbar von der Regelung des § 702 Abs. 2 HGB aus. Nach dieser Vorschrift kann der Beteiligte, welcher die gemeinsame Gefahr von Schiff und Fracht verschuldet hat, keine Vergütung wegen des ihm entstandenen Schadens fordern, wogegen er seinerseits den Beitragspflichtigen

für den Verlust verantwortlich ist, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt. Die Vorschrift greift nach Meinung des Berufungsgerichts hier nicht ein, weil die Partie Calciumhypochlorit ordnungsgemäß gestaut gewesen sei. Da die Ausführungen des Berufungsgerichts zu dem letzten Punkte nicht haltbar sind, ist auch die Abweisung der Feststellungsanträge rechtlich fehlerhaft begründet.

Indes sind diese, was das Berufungsgericht offensichtlich nicht geprüft hat, unzulässig:

Nach dem Vortrag der Kläger sind auf Antrag der Beklagten zu 1 das Havarie-grosse Verfahren in Hamburg eingeleitet und zwei beeidigte Dispatcheure mit der Erstellung der Dispatche beauftragt worden. Solange dieser Verteilungsplan, der nach dem - unwidersprochenen - Vorbringen der Beklagten zu 2 nach den York-Antwerp-Rules aufzumachen ist, nicht vorliegt, fehlt es an einem begründeten Anhalt dafür, daß die Beklagten zu 1 und 2 zum Kreis der Vergütungsberechtigten gehören oder die Kläger zu dem der Beitragspflichtigen. Damit haben aber die Kläger - zumindest derzeit - kein schutzwürdiges Interesse an den von ihnen verfolgten Feststellungsanträgen, zumal sie bisher auch nicht näher haben darlegen können, daß ihnen ebenfalls eine Vergütung im Rahmen der großen Haverei zukommt oder wieso sie trotz des vollständigen oder nahezu vollständigen Verlustes ihrer Güter verpflichtet sein sollen, zu den Kosten der großen Haverei beizutragen. Darüberhinaus ist zur Unzulässigkeit ihres ersten Feststellungsantrags zu bemerken,

daß über die Frage, ob die Beklagten zu 1 und 2 wegen eines etwaigen Verschuldens keine Vergütung in Havariegrosse verlangen können, grundsätzlich in dem Verfahren zu entscheiden ist, das die §§ 155, 156 FGG für die Prüfung und Bestätigung einer Dispache besonders vorsehen (vgl. auch Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 399).

V. Nach alledem kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben, soweit das Berufungsgericht die Zahlungsanträge der Kläger für unbegründet erachtet hat. Hierzu bedarf es einer erneuten tatrichterlichen Verhandlung und Entscheidung. In dieser Verhandlung werden die Kläger Gelegenheit haben, auf alle weiteren Angriffe gegen das Berufungsurteil zurückzukommen, soweit sie das für erforderlich halten.

Stimpel Fleck Dr. Bauer Dr. Kellermann Brandes
