

BGHZ: nein

HGB §§ 559, 606, 607 Abs. 2

- a) Ein Verhalten der Schiffsbesatzung "bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes" kann auch gegeben sein, wenn das Schiff im Hafen liegt.
- b) Für die Haftungsfreiheit des Verfrachters wegen eines Verhaltens der Schiffsbesatzung bei der Bedienung des Schiffes ist entscheidend, ob die Maßnahme (hier: Öffnen der Seeventile zum Fluten eines Ballasttanks) überwiegend im Interesse des Schiffes eingeleitet worden ist und dessen Sicherheit bezweckte, mag auch die Wirkung sich auf die Ladung erstrecken.
- c) Die Haftungsfreiheit des Verfrachters tritt auch ein, wenn die Seeventile nach der Füllung des Ballasttanks nicht geschlossen worden sind, so daß Wasser von außenbords durch eine undichte Lenzwasserleitung im Tank über die Bilgen in den Laderaum eindringt und die Ladung beschädigt.
- d) Aus der Pflicht des Verfrachters zur Ladungsfürsorge kann nicht seine Verpflichtung entnommen werden, den Eintritt eines Schadens an der Ladung, der durch ein Verhalten bei der Bedienung des Schiffes verursacht worden ist, durch sonst nicht gebotene Vorsichtsmaßnahmen (hier: laufende Peilung der Bilgen) abzuwenden.

BGH, Urt. v. 25. April 1974 - II ZR 82/73 - OLG Bremen
LG Bremen

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 82/73

URTEIL

Verkündet am

25. April 1974
W e r n e r ,
Justizhauptsekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der S [REDACTED] & B [REDACTED] KG, E [REDACTED], R [REDACTED]straße 2, vertreten durch
die persönlich haftenden Gesellschafter, Kaufmann Hans S [REDACTED],
E [REDACTED], und Oberregierungsrat a. D. Dr. Josef W [REDACTED], E [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die S [REDACTED] I [REDACTED] Company Ltd., S 851 89 S [REDACTED]/Schweden,
S [REDACTED], vertreten durch die Herren Ragnar Olof
S [REDACTED] und Carl-Sigvard R [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 25. April 1974 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Fleck, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Teilurteil des 2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts in Bremen vom 29. März 1973 aufgehoben.

Die Berufung der Klägerin gegen das Urteil der 1. Kammer für Handelssachen des Landgerichts Bremen vom 11. Juli 1972 wird zurückgewiesen, soweit das Oberlandesgericht über sie entschieden hat.

Die Kosten der Revisionsinstanz fallen der Klägerin zur Last. Die Entscheidung über die übrigen Kosten bleibt dem Schlußurteil des Berufungsgerichts vorbehalten.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Ladungsversicherin einer Partie von 1.000 t Zellulose in Ballen, die die Beklagte als Verfrachterin im Januar 1970 mit dem in Zeitcharter genommenen MS "D [REDACTED]" von Burea (Schweden) nach Rotterdam befördert hat. Während des Löschens in Rotterdam öffnete die Besatzung am 26. Januar 1970 nachmittags die Seeventile der Doppelboden-Ballasttanks Nr. 4 und 5, um durch deren Fluten die Stabilität des Schiffes zu sichern. Die Seeventile blieben nach der Füllung der Tanks offen. Am nächsten Morgen stellte die Besatzung in den Laderäumen Wasser bis zu 30 cm Höhe fest. Das Wasser war in die dort gestauten Zellulose-Ballen eingedrungen. Als Ursache wurde ermittelt:



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Das Schiff mußte wegen Grundberührung infolge Eisgangs die Reise unterbrechen und lag vom 29. Dezember 1969 bis 23. Januar 1970 zur Reparatur im Trockendock einer Werft in Stockholm. Dort wurden auch Arbeiten am Doppelboden-Ballasttank Nr. 4 ausgeführt. Durch diesen Tank läuft etwa 30 cm unter der Tankdecke eine Bilgenlenzleitung, deren Rohr in den Lenzbrunnen der Bilgen im Laderaum mündet. An diesem Rohr war im Tank die Packung eines Flansches durch Frosteinwirkung während der Reparatur in Stockholm herausgepreßt worden. Infolgedessen konnte nach dem Fluten des Ballasttanks Wasser durch die Seeventile in das Lenzrohr und von dort in den Bilgenlenzbrunnen des Laderaums und, nachdem dieser voll gelaufen war, in den Laderaum gelangen. Die dort gestaute Zellulose erlitt durch die Feuchtigkeit Schäden, die sich auf 11.819,12 hfl belaufen. Ferner hat die Klägerin einen Schaden an 130 Ballen Zellulose in Höhe von 2.786,59 hfl geltend gemacht, der dadurch entstanden sein soll, daß Wasserfarbe, die zur Kennzeichnung der Ballen verwandt worden war, in diese eingedrungen ist.

Die Klägerin klagt aus übergegangenem Recht der Ladungsbeteiligten und hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 14.605,71 hfl zu verurteilen. Sie hat behauptet, die Bilgenlenzleitung im Ballasttank 4 sei nach den Werftarbeiten und vor dem Fluten des Tanks nicht auf Dichtigkeit geprüft worden, was wegen des während der Arbeiten herrschenden strengen Frostes nötig gewesen sei. Die Seeventile hätten nach dem Füllen des Tanks wieder geschlossen werden müssen oder jedenfalls die Bilgenlenzbrunnen im Laderaum gepeilt und, wenn nötig, die Bilgen gelenzt werden müssen.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und geltend gemacht, das Fluten der Ballasttanks und das Schließen der

Seeventile gehöre zum Verhalten der Besatzung bei der Bedienung des Schiffs, für das sie nicht hafte. Die Bilgenlenzleitung sei nach den Werftarbeiten auf Dichte geprüft worden. Mit einem undichten Flansch in der Leitung habe sie nicht zu rechnen brauchen. Ein Schaden durch schuldhafte Verschmutzung von 130 Ballen sei nicht dargelegt.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Oberlandesgericht durch Teilurteil die Beklagte zur Zahlung von 11.819,12 hfl wegen der Schäden durch Befeuchtung der Ballen verurteilt. Mit der vom Berufungsgericht zugelassenen Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf Abweisung der Klage, soweit ihr das Berufungsgericht stattgegeben hat, weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ist das Fluten des Ballasttanks Nr. 4 eine Maßnahme der "Bedienung des Schiffes", so daß die Beklagte als Verfrachterin für Fehler, die hierbei zu Schäden an der Ladung führten, nicht zu haften habe (§ 607 Abs. 2 HGB). Der Ballasttank Nr. 4 sei geflutet worden, um die Stabilität des Schiffes während des Löschens aufrechtzuerhalten. Die Besatzung habe anschließend an die vollständige Füllung des Tanks die Seeventile, durch deren Öffnung der Tank ohne Benutzung der Pumpe gefüllt werden konnte, über Nacht offengelassen. Das sei bei intaktem Leitungssystem üblich und gefahrlos. Hier aber habe die Besatzung nach den bei Frost durchgeführten Reparaturen auf der Werft mit verborgenen Leitungsschäden selbst bei Überprüfung aller Leitungen nach dem Abschluß der Arbeiten rechnen müssen. Daher habe es die Fürsorge für die Ladung nach dem Fluten des Tanks erfordert, die Laderaumbilgen-Lenzbrunnen auch nachts zu

peilen und, wenn nötig, zu lenzen, um Schäden an den Gütern zu verhüten. Da die Besatzung die im Interesse der Ladung nach dem Fluten des Tanks zu treffenden Maßnahmen schuldhaft unterlassen und dadurch der Nässeschaden entstanden sei, hafte die Beklagte gemäß § 607 Abs. 1 HGB, ohne sich auf den Ausschluß ihrer Haftung nach § 607 Abs. 2 Satz 1 HGB berufen zu können. Die Revision hält diese Auffassung für unrichtig. Dem ist beizutreten.

Der Schaden an der Ladung, der darauf zurückgeht, daß Seewasser über die Bilgen in den Laderaum eingedrungen ist, beruht auf einem "Verhalten bei der Führung oder der sonstigen Bedienung des Schiffes" (§ 607 Abs. 2 Satz 1 HGB). Nach deutschem Recht (anders z. B. die Rechtsprechung in den USA; vgl. Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht, 3. Aufl. § 607 Anm. 13, 21) kann auch während des Liegens des Schiffes im Hafen ein solches Verhalten der Schiffsbesatzung angenommen werden. Die Haftungsfreiheit des Verfrachters bezieht sich auf die ganze Dauer seiner Obhut über die im Schiff befindlichen Güter. Der Tank Nr. 4 wurde durch Öffnen der zu ihm führenden Seeventile geflutet, weil durch die fortschreitende Löschung der Ladung Ballast nötig wurde, um die Lage des Schiffes stabil zu halten. Die Ventile blieben offen, nachdem der Tank in der erforderlichen Höhe gefüllt war. Sind die durch den Tank führenden Rohrleitungen dicht, so kann kein Wasser aus dem Tank durch die Rohre abfließen. Der Tank bleibt gefüllt, und durch die Seeventile fließt kein Wasser mehr in das Schiff. Ist eine Rohrleitung im Tank undicht, so kann unbegrenzt Wasser durch die geöffneten Seeventile in den Tank und aus diesem in die defekte Rohrleitung fließen, durch die es in die Bilgen gelangen kann. Wären die Seeventile geschlossen worden, so würde kein Seewasser von außenbords und auch nicht der gesamte Tankinhalt in die Bilgen geflossen sein, weil die Rohrleitung etwa 30 cm unter der Decke des Tanks lag. Das

geöffnete Seeventil war hier somit gleichbedeutend mit einem Leck im Schiffskörper, durch das ungehindert Wasser in die Bilgen eindringen konnte, bis es bemerkt wurde. Das Seewasser lief noch nach dem Füllen des Tanks durch die geöffneten Seeventile 10 bis 15 Stunden in das Schiff. Zum ordnungsmäßigen Fluten des Ballasttanks gehörte nach den Umständen des Falles hier auch das Schließen der Seeventile. Im Interesse des ganzen Schiffes mußte das ungehinderte weitere Eindringen von Seewasser in die Schiffsräume in solchem Fall unterbunden werden. Da die Besatzung nach den Ausführungen des Berufungsgerichts mit verborgenen Leitungsschäden im Anschluß an die Werftarbeiten rechnen mußte, hatte sie nicht nur im Interesse der Ladung, sondern des gesamten Schiffsbetriebes die Seeventile, die sonst ohne Risiko und üblicherweise nach dem Fluten bis zum Lenzen des Ballastwassers offen bleiben mögen, wieder zu schließen. Sie verließ sich hier fehlerhaft darauf, daß der Tank und die durch ihn führenden Leitungen dicht seien. Die Unterlassung der hier zur ordnungsmäßigen Übernahme des Ballasts nötigen Maßnahme ist daher ein "Verhalten bei der Bedienung des Schiffes" (§ 607 Abs. 2 HGB). Zwar war, worauf das Berufungsgericht hinweist, das Offenbleiben der Seeventile nicht mehr erforderlich, um die Tanks zu fluten und die Stabilität des Schiffes aufrechtzuerhalten. Für die Haftungsfreiheit des Verfrachters nach § 607 HGB genügt es aber, daß die Maßnahme überwiegend im Interesse des Schiffes "getroffen", d. h. eingeleitet worden ist (Schaps/Abraham a.a.O. § 607 Anm. 14, 16 S. 450). Die Seeventile sind zu dem Zweck geöffnet worden, die Stabilität des Schiffes zu sichern. Auf die späteren Auswirkungen der Maßnahme kommt es nicht an (vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 272). Durch sie wurde eine Einrichtung des Schiffes bedient, die dessen Sicherheit gewährleisten sollte. Die Laderäume wurden durch einen Fehler beim Fluten des Ballasttanks nur mittelbar berührt, weil die Bilgen überliefen. Dem Berufungsgericht kann daher nicht

gefolgt werden, soweit es meint, das Offenhalten der Seeventile nach genügender Füllung der Ballasttanks sei keine Maßnahme zur Bedienung des Schiffes gewesen.

Haftet hiernach die Beklagte nicht, weil die Seeventile offen geblieben waren, so kann auch ihre Haftung für den dadurch entstandenen Schaden nicht aus mangelhafter Ladungsfürsorge mit der Begründung hergeleitet werden, die Laderaubilgen-Lenzbrunnen hätten während der Nacht, in der die Seeventile zum Ballasttank offen standen, gepeilt, und notfalls hätten die Bilgen gelenzt werden müssen. Eine solche besondere Beobachtung des Wasserstandes in den Bilgen zusätzlich zur laufenden täglichen Kontrolle mag geeignet gewesen sein, den Schaden an der Ladung abzuwenden. Jedoch kann der Beklagten, die nach § 607 Abs. 2 HGB für ein bestimmtes, für den Schaden ursächliches Verhalten nicht haften soll, nicht vorgeworfen werden, sie habe durch besondere Maßnahmen der Ladungsfürsorge den Schaden abwenden müssen. Das Berufungsgericht führt aus, daß diese Maßnahmen hier nur in Betracht kamen, weil die Seeventile offen gelassen waren. N e b e n der Fürsorge für das Schiff habe spätestens nach Füllung der Tanks die Pflicht zur Fürsorge für die durch etwaige Leitungsschäden gefährdete Ladung bestanden und dazu hätten die Bilgen häufiger kontrolliert werden müssen. Dem kann nicht beigetreten werden. Die Schiffsbesatzung hat bei der Bedienung des Schiffes z u g l e i c h nicht die nötige Rücksicht auf die Ladung genommen, indem sie die Seeventile offen gelassen hat, obwohl sie sich sagen mußte, daß Wasser durch undichte Leitungen in die Laderäume eindringen könnte. In einem solchen Fall liegt nur ein Verschulden bei der Bedienung des Schiffes vor, denn die Haftungsfreiheit nach § 607 Abs. 2 HGB soll den Verfrachter gerade dann schützen, wenn hierdurch auch die Ladung in Mitleidenschaft gezogen wird (vgl. Walter Müller, Seeuntüchtigkeit und Management of the ship, 1937 S. 21; Konkurrierende Schiffs- und

Ladungsfürsorge). Der Ausschluß der Haftung für nautisch-technisches Verschulden würde gegenstandslos werden, wenn aus der Ladungsfürsorge die Pflicht des Verfrachters hergeleitet werden würde, den Eintritt des Schadens, der auf eine falsche Bedienung des Schiffes zurückführt, durch sonst nicht gebotene Vorsichtsmaßnahmen zu verhindern. Es lag unter dem Gesichtspunkt der laufenden Ladungsfürsorge kein Anlaß vor, die Bilgen der Laderäume im Anschluß an das Fluten der Ballasttanks in der Nacht unter Kontrolle zu halten. Auch bei der gebotenen engen Auslegung des § 607 Abs. 2 HGB fällt danach die schädliche Auswirkung der Ballastübernahme auf die Ladung noch unter die Haftungsfreiheit des Verfrachters.

Die Haftung der Beklagten für die anfängliche Ladungstüchtigkeit nach § 559 HGB kann den Klaganspruch wegen der Nässeschäden schon deshalb nicht begründen, weil bei Antritt der Reise in Burea keine Undichtigkeit am Bilgenlenzrohr vorgelegen hat, diese vielmehr erst während der Reise aus Anlaß einer notwendigen Reparatur des Schiffes entstanden ist. Der Verfrachter ist allerdings gehalten, die Ladungstüchtigkeit während der Reise aufrechtzuerhalten (Schaps/Abraham a.a.O. § 559 Anm. 4, § 606 Anm. 4 und 5), also dafür zu sorgen, daß der Laderaum nicht durch Eindringen von Seewasser über undichte Leitungen in Mitleidenschaft gezogen wird. Das Berufungsgericht hat aufgrund der Ausführungen des Sachverständigen angenommen, daß eine Kontrolle durch die Schiffsbesatzung, ob die Lenzleitung vollständig entleert war und keine Undichtigkeit aufwies, bei beladenem Schiff mangels Zugangs zu der im Ballasttank liegenden Leitung nicht möglich war (S. 16 BU; S. 3 Gutachten, Bl. 43 GA). Hiernach ist auch ein Verschulden der

Schiffsbesatzung bei der Ladungsfürsorge während der von
Stockholm fortgesetzten Reise zutreffend verneint worden.

Stimpel

Liesecke

Fleck

Dr. Bauer

Dr. Tidow