

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

HGB §§ 559, 607; VO über gefährliche Seefrachtgüter
 v. 3. Januar 1960, BGBl II 9, § 1

- a) "Antritt der Reise" ist im Sinne von § 559 Abs. 2 HGB der Beginn der Frachtreise der einzelnen Ladung.
- b) Dem Schiff fehlt die Reisetüchtigkeit, wenn Güter unter Verstoß gegen die Verladungsvorschriften der VO über gefährliche Seefrachtgüter so gestaut werden, daß die Schiffssicherheit gefährdet ist.
- c) Der Verfrachter kann sich gegenüber seiner Haftung für anfängliche Seeuntüchtigkeit nicht darauf berufen, der Schaden sei durch Feuer entstanden.

BGH, Urt. v. 14. Dezember 1972 - II ZR 88/71 - OLG Hamburg
 LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 88/71

URTEIL

Verkündet am

14. Dezember 1972

W e r n e r ,
Justizhauptsekretär

als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der H [REDACTED] Aktiengesellschaft, vertreten durch
ihre Vorstandsmitglieder T [REDACTED] und B [REDACTED],
H [REDACTED], B [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die G [REDACTED], Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft,
vertreten durch ihr Vorstandsmitglied Direktor B [REDACTED] und den
Prokuristen S [REDACTED], K [REDACTED], V [REDACTED]-Straße [REDACTED] - [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. November 1972 durch den Vorsitzenden Richter Stimpel und die Richter Liesecke, Dr. Schulze, Dr. Bauer und Dr. Tidow

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 24. Juni 1971 - 6 U 38/71 - insoweit aufgehoben, als es

1. unter Nr. 1 den Zahlungsantrag und den Duldungsantrag wegen eines höheren Betrages als 25.746,08 DM nebst 5 % Zinsen seit dem 19. Februar 1970 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt,
2. unter Nr. 2 die Ersatzpflicht der Beklagten wegen der Havarie-Grosse-Beiträge und wegen der Schäden an den in H [REDACTED] in das Motorschiff "B [REDACTED]" verladenen Güter feststellt.

Im übrigen wird die Revision zurückgewiesen.

Im Umfang der Aufhebung wird die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von den Kosten der Revision und des Berufungsverfahrens trägt die Beklagte je 1/7. Die Entscheidung über die übrigen Kosten der Revision wird dem Berufungsgericht übertragen.

Von Rechts wegen



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



[JLaw - für Android](#)



[JLaw - für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin verlangt als Transportversicherer aus übergegangenem und abgetretenem Recht von der Beklagten als Reeder und Verfrachter des MS "B [REDACTED]" den Ersatz von Ladungsschäden und Havarie-Grosse-Beiträgen. Das Schiff hatte, von H [REDACTED] kommend, in B [REDACTED] z. T. bei Regen weitere Ladung übernommen, darunter 54 Fässer mit Natriumperoxyd in Luke IV im Spardeck. Am 6. März 1968 legte es um 15.25 Uhr zur Weiterfahrt nach Antwerpen ab. Es geriet noch am selben Tage, wie schon in Bremerhaven erwartet, in einen Sturm mit Windstärken von 9 bis 10. Als es südwestlich Borkum Riff Feuerschiff angekommen war, brach in Luke IV, Spardeck, unter explosionsartigen Begleiterscheinungen Feuer aus. Eines oder mehrere Fässer mit Natriumperoxyd war schadhaft geworden. Die Chemikalie hatte dort befindliche feuchte Sägespäne entzündet und damit das Feuer entfacht.

Die Beklagte hat das Schiff in Kenntnis der Schadensersatzforderung auf eine neue Reise ausgesandt.

Die Klägerin hat vorgetragen, das Schiff sei bei Antritt der Reise see- und ladungsuntüchtig gewesen, insbesondere seien die Fässer mit Natriumperoxyd entgegen den Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter in einem Raum untergebracht worden, dessen Boden mit feuchten Sägespänen bedeckt gewesen sei. Diese Mängel hätte der von der Beklagten zur Überwachung des Stauens eingesetzte Kapitän C [REDACTED] erkennen können. Die Beklagte hafte danach aus eigenem Verschulden. Die Klägerin hat behauptet, der Wert der in Bremerhaven verladenen und bei dem Feuer beschädigten oder verlorengegangenen Güter sowie die darauf entfallenden Havarie-

Grosse-Beiträge ergäben zusammen einen Betrag von 25.746,08 DM, der der in Hamburg verladene Güter und die auf sie entfallenden Havarie-Grosse-Beiträge 162.526,96 DM. Sie hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 188.273,04 DM nebst Zinsen zu zahlen und insoweit die Zwangsvollstreckung in das Schiff zu dulden, sowie weiter festzustellen, daß die Beklagte ihr alle weiteren Schäden einschließlich der Havarie-Grosse-Beiträge zu ersetzen habe, welche sie anlässlich der Havarie des Schiffes erstattet habe und noch erstatten müsse.

Die Beklagte hat Klagabweisung beantragt und vorgetragen, der entstandene Schaden beruhe auf einem nicht von ihr verschuldeten Feuer. Die Ladung sei ordnungsgemäß gestaut und gesichert gewesen. Aller Wahrscheinlichkeit nach sei ein Faß mit Natriumperoxyd infolge der Schiffsbewegung während des Sturmes aufgesprungen. Das dann ausgetretene Chemikal habe die stets reichlich in Stückguträumen vorhandenen organischen Stoffe entzündet.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Das Berufungsgericht hat dem Zahlungs- und dem Duldungsantrag dem Grunde nach und dem Feststellungsantrag vollen Umfangs stattgegeben. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des landgerichtlichen Urteils. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Die Revision ist teilweise begründet.

I. Das Berufungsgericht leitet die Haftung der Beklagten aus einer von ihr nach § 559 HGB zu vertretenden See- und Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes her. Der Verfrachter haftet nach dieser Bestimmung nur für die sogenannte anfängliche See- und Ladungstüchtigkeit. Diese muß bei Reiseantritt gegeben sein. Für diesen Zeitpunkt gilt nach den Haager Regeln eine strengere Haftung des Verfrachters. Wird das Schiff später see- oder ladungsuntüchtig, so scheidet § 559 HGB aus. Die Pflichten zur Erhaltung der See- und Ladungstüchtigkeit sind dann in der Pflicht zur Ladungsfürsorge (§§ 606 ff HGB) enthalten. Unter "Antritt der Reise" ist der Beginn der Frachtreise der einzelnen Ladung zu verstehen, nicht der Antritt der Schiffsreise. Das ist für das deutsche Recht und auch darüber hinaus im Geltungsbereich der Haager Regeln anerkannt (Schaps/Abraham, Das deutsche Seerecht 3. Aufl. § 559 Anm. 4; Götz, Das Seefrachtrecht der Haager Regeln S. 90 ff; Müller, Seetüchtigkeit und Management of the Ship S. 39 ff und Ballin, Die Verantwortlichkeit des Verfrachters für Seetüchtigkeit unter Einbeziehung der anglo-amerikanischen Rechtsprechung S. 126; jeweils mit weiteren Nachweisen und U.S. Court of Appeal, Hansa 1960, S. 1317). Deshalb ist es für die Haftung des Verfrachters nach § 559 HGB ohne Bedeutung, ob der Ladehafen nur einer "Zwischenlandung" dient oder ob von ihm aus die "eigentliche" Reise beginnen soll. Darauf kann, wie auch ein Blick auf die Trampfahrt zeigt, nicht abgestellt werden. Entscheidend ist vielmehr, daß der Verfrachter seiner gegenüber dem Befrachter bestehenden grundlegenden Pflicht

zur Gestellung eines anfänglich tauglichen Schiffs nur in dem Hafen nachkommen kann, in dem er das Ladungsgut des Befrachters übernommen hat. Hat er diese Pflicht erfüllt und verliert das Schiff später seine See- und Ladungstüchtigkeit, so kann es sich, unabhängig davon, ob das Schiff inzwischen einen oder mehrere Häfen angelaufen hat und wie weit der Verfrachter dort etwa auf das Schiff hätte einwirken können, für die Befrachter der vorher an Bord genommenen Güter nur um eine nachträgliche See- und Ladungsuntüchtigkeit handeln. Es ist darum auch unwesentlich, ob das Schiff später auf See oder in einem Hafen see- oder ladungsuntüchtig geworden ist. In beiden Fällen handelt es sich für die schon an Bord befindlichen Güter um eine nachträglich eingetretene See- oder Ladungsuntüchtigkeit. Diese unterschiedliche Haftung findet ihren Grund weiter in dem Kompromißgedanken der Haager Regeln, nach denen der Verfrachter zwar zwingend für die Anwendung der gebotenen Sorgfalt bei der Herstellung der See- und Ladungstüchtigkeit und für das kommerzielle Verschulden der Besatzung haftet, nicht aber für das nautisch-technische Verschulden der Besatzung bei der Führung und sonstigen Bedienung des Schiffes sowie bei Feuer (BGHZ 56, 300, 303; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 267).

Das Berufungsgericht berücksichtigt, wie die Revision zutreffend rügt, diese Rechtslage nicht. Ein großer Teil der beschädigten oder verlorengegangenen Güter ist bereits in Hamburg geladen worden. Gegen die See- und Ladungstüchtigkeit von MS "B [REDACTED]" beim Antritt der Frachtreise dieser Güter in Hamburg sind keine Bedenken erhoben worden. Erst unterwegs in Bremerhaven soll das Schiff nach den Feststellungen des Berufungsgerichts see- und ladungsuntüchtig geworden sein. Hiernach kommt eine Haftung der

Beklagten für die Schäden an den in Hamburg verladenen Gütern lediglich unter dem Gesichtspunkt der mangelnden Ladungsfürsorge nach §§ 606 ff HGB in Betracht. Die Beklagte hat sich darauf berufen, daß der Schaden durch Feuer verursacht worden sei und allenfalls ein nautisches Verschulden der Schiffsbesatzung in Betracht komme. Die Beklagte hat bei dadurch verursachten Schäden nach § 607 Abs. 2 Satz 1 HGB nur eigenes Verschulden zu vertreten, wozu auch das Verschulden ihrer satzungsgemäß berufenen Vertreter (§§ 30, 31 BGB) gehört. Das Berufungsgericht hat von seinem Standpunkt aus nicht geprüft, ob der Schiffsbesichtiger, Kapitän C [REDACTED], ein besonderer Vertreter der Beklagten im Sinne von § 30 BGB gewesen ist und ob ihm eine Verletzung seiner Sorgfaltspflicht vorzuwerfen ist. Hierüber haben die Parteien in den Vorinstanzen gestritten. Auch zur Haftung nach §§ 823, 831 BGB, auf die die Klägerin sich weiter stützt, hat das Berufungsgericht keine Stellung genommen. Auf diese Haftung erstreckt sich die erwähnte Freistellung des Verfrachters von der Haftung für seine Leute nach § 607 Abs. 2 Satz 1 HGB nicht (Schaps/Abraham aaO § 606 Anm. 16). Hiernach sind bezüglich der Schäden an den in Hamburg verladenen Gütern und der auf die dort verladenen Güter entfallenden Havarie-Grosse-Beiträge, die sich nach dem Vorbringen der Klägerin auf insgesamt 162.526,96 DM belaufen sollen, weitere tatsächliche und rechtliche Erörterungen nötig, so daß das angefochtene Urteil insoweit aufzuheben und die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen ist.

II. Für die von der Klägerin wegen der in Bremerhaven geladenen Güter geltend gemachten Schäden kommt dagegen die Haftung der Beklagten nach § 559 HGB für anfängliche See- und Ladungsuntüchtigkeit in Frage. Zu Unrecht zieht

allerdings das Berufungsgericht eine fehlende Ladungstüchtigkeit in Betracht. Nur soweit das Schiff nicht geeignet ist, andere Transportgefahren als Seegefahren durch eine entsprechende Einrichtung abzuwenden, liegt "Ladungsuntüchtigkeit" vor (Schaps/Abraham aaO § 513 Anm. 3; § 559 Anm. 2; vgl. auch BGH Hansa 1960 S. 904). Hier steht nicht die Gefährdung der Ladung durch Mängel des Schiffsraums in Frage, sondern die Gefährdung des ganzen Schiffes und damit auch der Ladung. In diesem Fall fehlt dem Schiff zwar nicht die Seetüchtigkeit im engeren Sinn (Tauglichkeit des Schiffskörpers), wohl aber die Reisetüchtigkeit (Schaps/Abraham aaO § 559 Anm. 2).

Das Berufungsgericht, das eine Haftung der Beklagten wegen der dem Schiff bei dem Verlassen Bremerhavens fehlenden Reisetüchtigkeit bejaht, geht von folgendem Sachverhalt aus: Die dort verladenen Güter traten die Reise zusammen mit den dort ebenfalls an Bord gekommenen 7,2 t Natriumperoxyd an, die in Luke IV, Spardeck, untergebracht waren. In diesen Raum hatte es hineingeregnet. Außerdem waren die dort weiter gestauten Eisenteile regen- und schneefeucht. Um den nassen und glatten Eisenboden der Luke für die Gabelstapler griffiger zu machen, waren Sägespäne ausgestreut worden. Sie wurden vor dem Auslaufen nicht weggefegt. Das Schiff traf alsbald nach dem Verlassen der Weser schweres Wetter an. Im Nord-Nordost-Sturm mit Stärken von 9 bis 10 krängte das Schiff nach beiden Seiten um 20 Grad und mehr. Wenige Stunden nach dem Auslaufen brach in Raum IV unter explosionsartigen Begleitumständen ein Feuer aus. Das Berufungsgericht ist zu der Überzeugung gelangt, daß mindestens ein Stahlfaß mit Natriumperoxyd mechanisch durch die in Bewegung geratene Ladung in Luke IV beschädigt worden ist,

wenn es auch die genaue Ursache für die Beschädigung als nicht aufklärbar bezeichnet. Jedenfalls, so meint es weiter, sei Natriumperoxyd in den Raum gelangt. Unter Einwirkung der feuchten Sägespäne habe das freigewordene Natriumperoxyd explosionsartig Feuer im Schiff entfacht und dadurch den von der Klägerin geltend gemachten Schaden verursacht.

1. Nach Ansicht des Berufungsgerichts folgt aus diesen Tatsachen, daß die anfängliche Reiseuntüchtigkeit des Schiffes bei dem Auslaufen aus Bremerhaven die Schäden verursacht habe. Die Revision hält diese Auffassung für fehlerhaft, kann damit aber nicht durchdringen.

Die Unterbringung der 54 Fässer mit Natriumperoxyd verstieß nach den vom Berufungsgericht getroffenen Feststellungen gegen die Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 (BGBl. II S. 9). Deren Vorschriften galten nach ihrem § 14 uneingeschränkt für das MS "B [REDACTED]", das als deutsches Schiff in einem deutschen Hafen beladen wurde. Es ist deshalb - anders als die Revision meint, die richtig in der Verordnung nur eine Konkretisierung der Pflichten des Verfrachters erblickt - unwesentlich, daß die Verordnung in anderen Fällen nur eingeschränkt gilt.

Natriumperoxyd gehört zu den entzündend (oxydierend) wirkenden Stoffen, die bei Zutritt von Wasser explosionsartig unter starker Hitzeentwicklung Sauerstoff abgeben und dabei in der Nähe befindliche organische Stoffe in Brand setzen (vgl. auch Rotermund/Koch, Die Ladung 4. bis 6. Aufl. S. 212). Es ist deshalb in der Anlage

zu § 1 Abs. 2 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter in der, soweit es die hier interessierenden Bestimmungen betrifft, Fassung vom 1. August 1964 (BGBl. II S. 1037, 1126) in die Gefahrenklasse III c bei den entzündend wirkenden Stoffen unter B II 9 a Rz. 371 aufgenommen. Nach den zur Verordnung gehörenden Verladungsvorschriften - C I Abs. 1 und 6 Rz. 389 - darf es nur in gründlich gereinigten und trockenen Räumen verladen werden, die frei von organischen Stoffen, wie z. B. pflanzlichen Faserstoffen sind; nach C III 4/Rz. 390 der Verladungsvorschriften ist bei der Unterbringung von Natriumperoxyd ferner darauf zu achten, daß es im Gemenge mit Holz besonders leicht Brände hervorrufen kann.

Aufgrund dieser Sachlage mußten nach § 1 Abs. 2 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter alle Vorkehrungen getroffen werden, um Schäden für Menschenleben, Schiff oder Ladung nach Möglichkeit auszuschließen. Das Natriumperoxyd mußte danach in einem trockenen, gründlich gereinigten Raum untergebracht werden. Das ist entgegen der Auffassung der Revision nicht der Fall gewesen. Der Boden der Luke IV war unstreitig in dem 119 qm großen Lukenbereich (Gutachten von Kapitän Becker, Anlage 2 S. 3) zum Teil mit feuchten Sägespänen bedeckt. Die Fässer mit dem Natriumperoxyd waren zwar, wie das Berufungsgericht zugunsten der Beklagten unterstellt, außerhalb des Lukenbereichs an einer trockenen Stelle des Raums untergebracht worden. Entgegen der Meinung der Revision entfällt damit aber nicht der Verstoß gegen die Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter. Dem Sinn der genannten Verordnung wird nur entsprochen, wenn der gesamte Raum trocken ist, in dem die entzündend wirkenden Stoffe gelagert werden. Sonst können

die gefährlichen Seefrachtgüter auch bei normalen Seefahren mit Feuchtigkeit in Berührung kommen, wenn z. B. Behälter im Seegang aufspringen oder sonst schadhafte werden. Gerade solchen, auch bei richtiger Verpackung und Sicherung möglichen Transportgefahren sollen die Verladungsvorschriften entgegenwirken. Die geringfügige Menge Sägespäne (das Berufungsgericht unterstellt zugunsten der Beklagten, daß es nicht mehr als der Inhalt eines Sackes war) brauchte das Berufungsgericht nicht als ausschlaggebend anzusehen. Auch eine solche Menge konnte sich unter Einwirkung des Natriumperoxyds mit explosionsartigen Erscheinungen entzünden und dann das Feuer weiterverbreiten. Die Randnote Nr. 389 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter sieht daher vor, daß der Raum von allen brennbaren Resten, wie Papier, Stroh usw. gereinigt sein muß.

Wegen ihrer besonderen Brandgefährlichkeit stellt die Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter auf organische Stoffe ab, die in trockenem Zustand leicht brennen, wie z. B. Sägespäne. Deshalb kommt es nicht darauf an, wie die Beklagte meint, daß in der Stückgutladung noch weitere organische Stoffe vorhanden waren. Auch steht deren Feuchtigkeitsgrad nicht fest.

Die Revision meint allerdings, die Feuchtigkeit hätte allmählich verdunsten können. Das würde jedoch eine anfängliche Reiseuntüchtigkeit des Schiffes nicht ausschließen. Auch ein vorübergehender Mangel kann sie begründen (vgl. dazu allgemein die Beispiele bei Schaps/Abraham aaO § 513 HGB Anm. 13). Aus unstreitigen Umständen folgt, daß im Raum IV noch feuchte Sägespäne vorhanden

waren, als die Schäden eintraten. Die in diesem Zusammenhang von der Revision erhobene Aufklärungsrüge ist darum gegenstandslos. Das Schiff wurde am 6. März 1968 bei den für diese Jahreszeit üblichen niedrigen Temperaturen beladen. Vor dem Seeamt sprach der Sachverständige unbeanstandet von schneenassen Konstruktionsteilen, die ebenfalls in Luke IV untergebracht waren. Offenkundig ist ferner die Luft in der Luke eines Schiffes weitgehend unabhängig von der äußeren Atmosphäre ohnehin eher feucht als trocken (Schiffsschweiß, Schiffsdunst). Zudem hatte es am 6. März 1968, wie auch an den vorangegangenen Tagen, zeitweilig geregnet. Da das Schiff um 15.25 Uhr ablegte und Explosion und Feuer um 21.45 Uhr stattfanden, spricht unter diesen Umständen nichts dafür, daß die in der Luke vorhandene Feuchtigkeit inzwischen auf natürlichem Wege durch Verdunstung verschwunden oder mindestens so weit vermindert war, daß sie unerheblich wurde. Das Berufungsgericht hat daher entgegen der Meinung der Revision nicht gegen Naturgesetze und Erfahrungssätze verstoßen, wenn es angenommen hat, daß die Sägespäne zur Zeit des Unglücks noch feucht gewesen waren.

Ein Mangel führt dann allerdings nicht zu einer anfänglichen Reiseuntüchtigkeit, wenn anzunehmen ist, daß er im regelmäßigen Schiffsbetrieb alsbald entdeckt und beseitigt worden wäre. Sonst würde die Verantwortlichkeit des Verfrachters überspannt werden. Es genügt daher, wenn zu erwarten ist, daß das Schiff bei Eintritt einer Seegefahr seetüchtig ist, um bei solchen Mängeln die anfängliche See- und Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes auszuschließen (vgl. die zahlreichen Beispiele bei Schaps/Abraham aaO

§ 513 Anm. 13; Ballin aaO S. 37 f). Dann muß der Mangel aber entweder einem für seine Beseitigung zuständigen Mitglied der Besatzung bekannt gewesen sein oder es muß sich um einen Mangel handeln, der unabhängig davon im Zuge des üblichen Bordbetriebes alsbald behoben worden wäre. Hierin fehlt es nach den Feststellungen des Berufungsgerichts. Die für die Ladung zuständigen Leute der Besatzung kannten unstreitig das Vorhandensein der feuchten Sägespäne auf dem Boden der Luke IV im Spardeck. Keiner von ihnen hatte aber den darin liegenden Verstoß gegen die Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter und die Notwendigkeit, die feuchten Sägespäne zu entfernen, erkannt. Daher fehlt eine Grundlage für die Annahme, daß die Luke deswegen alsbald gereinigt worden wäre. Die Beklagte hat weiter auch in der letzten mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht nicht behauptet, der Boden der Luke IV wäre im Zuge der üblichen Schiffsarbeiten noch vor dem Sturm am Abend des 6. März 1968 gereinigt worden, obwohl sie in der Berufsbeantwortung zahlreiche Arbeiten an der Ladung in der Luke IV genannt hat, die noch während der Revierfahrt durchgeführt worden seien. Unter diesen Umständen brauchte das Berufungsgericht nicht - wie die Revision meint - auf die Stellung von Beweisanträgen darüber hinzuwirken, daß die Sägespäne alsbald beseitigt worden wären.

Der Revision ist auch nicht zu folgen, wenn sie meint, von Reiseuntüchtigkeit könne nicht gesprochen werden, weil die Nässe im Schiff die Folge üblicher Beladungen sei, die in norddeutschen Häfen in dieser Jahreszeit auch bei Regen vorgenommen würden. Das mag für viele Güter zutreffen.

Es mag auch üblich sein, daß Sägespäne gestreut werden, um den regenfeuchten, aus glatten Eisenteilen bestehenden Lukenboden griffig zu machen. Das Berufungsgericht brauchte sich gleichwohl nicht mit der unter Beweisantritt gestellten Behauptung der Beklagten auseinanderzusetzen, das Vorhandensein von Sägespänen in einer Luke widerspreche nicht den Pflichten eines ordentlichen Verfrachters. Gerade bei feuchtem Wetter drohen bei entzündend wirkenden Stoffen besondere Gefahren schon beim Einladen. Wenn z. B. ein Faß dabei schadhaft wird und sein Inhalt ganz oder teilweise auf den mit feuchten Sägespänen bedeckten Boden fällt, kann es sogleich zu einer Explosion und zu einem Feuer kommen. Die Einhaltung der auch im Interesse der Schiffsbesatzung erlassenen Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter war deshalb gerade schon beim Einladen wichtig. Das Berufungsgericht hat danach die Anforderungen an die Reisetüchtigkeit eines Schiffes nicht überspannt. Bei der Gefährlichkeit zahlreicher Güter, die auf See befördert werden, können scheinbare "Kleinigkeiten" genügen, um unabsehbare Schäden zu verursachen. Bei allem Bestreben, Reiseverzögerungen zu vermeiden, muß die Schiffsicherheit durch genaue Beachtung der Verladungsvorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter gewahrt bleiben.

Bereits die Stauung von Gütern der Klasse III c der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter in eine Luke, in die es hineingeregnet hatte, war ein Verstoß gegen die Vorschrift, daß nur in trockenen Räumen gestaut werden darf. Blieben dann noch feuchte Sägespäne auf dem Boden des Laderaumes liegen, so steigerte sich die Feuergefahr derart, daß die Reisetüchtigkeit des Schiffes entfiel. Das Berufungsgericht hat danach fehlerfrei die Reiseuntüchtigkeit des Schiffes ab Bremerhaven bejaht.

2. Das Berufungsgericht sieht für die geltend gemachten Schäden als unerheblich an, wie es dazu gekommen ist, daß mindestens ein Faß mit Natriumperoxyd schadhafte geworden ist. Es meint, es spreche ein durch die Beklagte nicht erschütterter Anscheinsbeweis dafür, daß die Unterbringung des entzündend wirkenden Stoffes entgegen den Vorschriften der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter in dem nicht gründlich gereinigten und trockenen Raum das zu den geltend gemachten Schäden führende Feuer mit explosionsartigen Begleiterscheinungen verursacht habe. Diese Ausführungen lassen keine Rechtsfehler erkennen. Daher braucht auf die Bedenken der Revision gegen die weiteren Ausführungen des Berufungsgerichts zur Ursache der Schadhaftheit eines oder mehrerer Fässer mit Natriumperoxyd infolge der Art und Weise ihrer Verlaschung nicht eingegangen zu werden.

Es ist zwar richtig, worauf die Revision verweist, daß ein weiteres Ereignis (Beschädigung eines Fasses) hinzutreten mußte, um Schäden durch die feuchten Sägespäne herbeizuführen. Dieses Ereignis lag aber, wie das Berufungsgericht (S. 13 BU) darlegt, nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit, sondern gehörte zu den typischen Gefahren der Seefahrt. Es gibt praktisch keine absolut sichere und dichte Verpackung von Gütern für einen Seetransport. Deshalb sieht § 1 Abs. 2 der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vor, daß solche Güter mit besonderer Sorgfalt zu behandeln sind, um Schäden nach Möglichkeit auszuschließen. Insbesondere ist stets mit erheblichen Bewegungen des Schiffes zu rechnen, die die Verpackung der Güter durch Druck und Zug beanspruchen und z. B. zum Aufgehen von Verschlüssen, Brüchen, Rissen usw.

führen können. Unstreitig hat zur Zeit des schadensstiftenden Ereignisses ein schwerer, die Verpackung der Güter beanspruchender Sturm geherrscht.

3. Das Berufungsgericht hält den Entlastungsbeweis des Verfrachters nach § 559 Abs. 2 HGB für nicht von der Beklagten geführt. Es meint, es sei nicht bewiesen, daß der Mangel der Reisetüchtigkeit bei Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters bis zum Antritt der Reise nicht zu entdecken gewesen sei. Die Revision rügt dazu, daß nicht festgestellt worden sei, die Schiffsführung habe erkennen können, daß die Feuchtigkeit im Lukenbereich des Spardecks die Sicherheit des Schiffes beeinträchtigt habe. Es war jedoch Sache der Beklagten darzutun, daß die Schiffsführung, für deren Handeln sie im Rahmen der Haftung nach § 559 HGB einzutreten hat, bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt nicht imstande war, den Mangel der Stauung in einem feuchten Raum mit Resten organischer Stoffe richtig einzuschätzen (vgl. Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht § 559 Anm. II 1 b). Dafür war nichts vorgebracht worden. Die Fässer waren vorschriftsmäßig als Güter der Klasse III c gekennzeichnet. Die schon erwähnten Bestimmungen der Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter konnten zu Rate gezogen werden. Daraus ergab sich ohne weiteres die Gefährlichkeit des Vorhandenseins von leicht brennbaren organischen Stoffen und der Feuchtigkeit in der Luke IV. In dem Handbuch über die Ladung (Rotermund/Koch aaO S. 212) wird auf diese Eigentümlichkeit des Natriumperoxyds hingewiesen. Mit Schäden an der Verpackung ist immer zu rechnen. Die Beklagte geht selbst davon aus, daß sich trotz richtiger Stauung z. B. ein Verschluß lösen kann. Die Fässer waren

nicht durch eine Trennwand vom übrigen Raum abgeteilt. Die Entfernung des feuchten Bodens und der Sägespäne von den Fässern betrug allenfalls wenige Meter. Auch muß mit gefährlicher Gasentwicklung solcher Chemikalien gerechnet werden (vgl. Rotermund/Koch aaO). Hinzu kam, daß die Schiffsführung mit dem alsbaldigen Eintritt schweren Wetters rechnen mußte, das die Verlaschung und Verpallung der Ladung erheblich beanspruchen würde, so daß verbliebene Feuchtigkeit besonders gefährlich werden konnte.

Die Beklagte kann es auch nicht entlasten, wenn das Seeamt und das Landgericht keinen Mangel der Reisetüchtigkeit gerade daraus entnommen haben, daß sich feuchte Sägespäne in dem Laderaum IV im Spardeck befanden. Aus den genannten Umständen war der Verstoß gegen die Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter erkennbar.

III. Das angefochtene Urteil war daher aufzuheben und die Sache, soweit es um die Schäden geht, die die Klägerin wegen der in Hamburg verladene Güter geltend macht, an das Berufungsgericht zurückzuverweisen. Das Berufungsgericht wird dann auch über die Kosten des Berufungsverfahrens, soweit nicht schon über sie zu befinden war

(BGHZ 20, 397; BGH VersR 1971, 76, 78) zu entscheiden haben, so daß die in dem angefochtenen Urteil vorge-
sehene gesamte Übertragung dieser Kostenentscheidung
an das Landgericht gegenstandslos ist. Soweit die
Revision erfolglos bleibt, waren die anteiligen Kosten
ebenfalls schon jetzt der Beklagten aufzuerlegen.

Stimpel,	Dr. Schulze	Dr. Bauer	Dr. Tidov
zugleich für Richter am Bundesgerichtshof Liesecke, der erkrankt und deshalb an der Unterschrift verhindert ist.			