

21. Entscheidet bei Konnossementsklauseln, welche für in Deutschland mit deutschen Rhebern geschlossene Frachtverträge zur Anwendung kommen, die gebrauchte englische Sprache und die Übereinstimmung der Ausdrucksweise mit im englischen Seeverkehr üblichen Bezeichnungen für das in England geltende Verhältnis?

Konnossementsklausel: Peril of Navigation excepted und Freight earned, ship lost or not lost.

I. Civilsenat. Urt. v. 16. Juni 1883 i. S. H. & Co. und J. H. B. u. Gen. (Rl.) w. den Norddeutschen Lloyd (Bekl.). Rep. I. 242/261/81.

I. Landgericht Bremen, Kammer für Handelsjachen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Im Dezember 1881 hatten die Handlung H. & Co. 123 Kisten Waren und ferner J. H. B. sowie elf Genossen eine größere Anzahl Waren dem Beklagten zur Beförderung von Bremerhaven nach Buenos Ayres bezw. Montevideo mittels des Dampfschiffes Braunschweig übergeben. Von den 123 Kisten von H. & Co. waren 99 Kisten und ferner die gesamten Waren von J. H. B. u. Gen. durch die Leute des Beklagten am 23. Dezember und in der Nacht vom 23. zum 24. Dezember 1881 in den im neuen Hafen in Bremerhaven liegenden Dampfer Braunschweig verladen, als am Morgen des 24. Dezember 1881 der noch still liegende Dampfer, in dessen offene Kohlenpforten das Wasser lief, unter den Wasserspiegel sank. Nachdem das Schiff wieder hoch gebracht worden, erwies sich die durchnässte Ladung zum Transporte untauglich, wurde an das Land gebracht, und vom Beklagten im Einverständnis mit den Abladern öffentlich verkauft. H. & Co. und J. H. B., sowie dessen elf Genossen erhoben gegen den Norddeutschen Lloyd Klage auf Zahlung der Differenz zwischen dem Auktionserlöse und dem Gesamtwerte der Ware am Bestimmungsorte. In der

Nacht vom 23. zum 24. Dezember 1881, und insbesondere auch zur Zeit des Unfalles, waren weder der Kapitän noch der erste Offizier auf dem Schiffe. Der Kapitän hatte Urlaub von dem Beklagten, bezw. einem der Inspektoren desselben erhalten. Der erste Offizier war ohne Urlaub fortgegangen. Über die Ladungen waren schon vor dem Unfalle und überhaupt vor der Beladung des Schiffes mit den Gütern vom Beklagten den Abladern Konnossemente ausgehändigt worden, welche gedruckte Bestimmungen folgenden Inhaltes enthielten:

the said Goods to be delivered in the like good order and condition from the ship's deck at the port of pp. the act of God; enemies; pirates; robbers or thieves by land or sea; vermin; barratry of Master or Mariners; restraints of Princes, rulers or people; loss or damage resulting from insufficiency in strength of packages, from sweating, heating, rust, natural decay, leakage or breakage or from any of the following perils (whether arising from the negligence, default or error in judgment of the Master, Mariners, Engineers, or others of the crew, or otherwise howsoever), risk of craft, explosion of fire at sea, in craft or on shore, boilers steam or machinery or their appatenances, or from the consequence of any damage or injury thereto, howsoever such damage or injury may be caused, collision, stranding, or other peril of the Seas, Rivers, or Navigation of whatever nature or kind soever, and howsoever such collision, stranding or other peril may be caused always excepted. pp. Freight and primage for the said Goods, as per margin, to be paid by the Shippers at Bremen and to be considered as earned, Ship lost or not lost, and not to contribute to general average, if any. Claims, if any, for loss by damage or short delivery or otherwise arising out of this Bill of Lading to be settled direct with the Company in Bremen according to Bremen law, to the exclusion of proceedings in the courts of any other country. pp. Free of damage, leakage and breakage. In accepting this Bill of Lading, the Shipper agrees to its stipulations.

Die Kläger behaupten, der Beklagte habe durch eigenes Verschulden — Verurlaubung des Kapitäns, mangelhafte Instruktion — den Unfall herbeigeführt, jedenfalls habe der Unfall in Verschuldungen der Schiffsmannschaft seinen Grund. Beklagter bestritt eigenes Verschulden wie das

der Mannschaft, erachtete sich aber für letzteres auch nicht verhaftet, weil er sich durch den betreffenden Inhalt der Konnossemente — *peril of navigation of whatever nature or kind soever* — davon frei gezeichnet habe.

Kläger meinten, daß die Konnossemente sie nicht bänden, legten aber ferner auch *peril of navigation* im Sinne von Gefahren vom Zeitpunkte des Reiseantrittes seitens des Schiffes aus. Beklagter erhob gegen H. & Co. Widerklage auf Zahlung der Fracht für die gesunkenen Waren, weil nach dem Konnossemente diese Fracht in Bremen von den Abladern zu zahlen und, *Ship lost or not lost*, mit Übernahme der Ware an Bord als verdient zu erachten war.

Der erste Richter verurteilte den Beklagten nach den Klaganträgen, sprach aber dem Beklagten auch die mit der Widerklage geforderte Fracht zu. Er nahm an, daß wegen der Klausel *free of damage* die Kläger ein Verschulden des Hebers oder der Schiffsmannschaft nachzuweisen hätten, daß aber ein Verschulden der Schiffsmannschaft, insbesondere des zweiten Offiziers, nachgewiesen sei, und daß nach der gewöhnlichen sprachlichen Bedeutung von „*navigation*“ und bei der anzuwendenden Interpretationsregel, gegen denjenigen, der durch Anwendung der Klausel sich von ihm gesetzlich obliegenden Verpflichtungen befreien wollte und deutlicher sprechen konnte, auszulegen, nur die Gefahren bei der Fahrt oder nach Antritt der Reise oder doch, nachdem das Schiff zur Fahrt schon vollständig fertig, als von der Haftung ausgenommen zu erachten wären. Da danach die Ablader den Schaden vom Beklagten ersetzt zu erhalten hätten, mußten H. & Co. auch die mit der Widerklage geforderte Fracht zahlen. Das Berufungsgericht bezog dagegen die Klausel auch auf die Schiffahrtsunfälle, während das Schiff noch im Abladehafen liegt, und erachtete ein Verschulden des Beklagten selbst nicht dargegan. Es wies deshalb die Klaganträge ab. Das Verlangen der Fracht als bereits verdient seitens des Beklagten wider H. & Co. erachtete es aber nach dem Konnossemente als begründet.

Die Revision gegen das Berufungsurteil wurde vom Reichsgerichte zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„Mit Recht hat das Berufungsurteil angenommen, daß die den Abladern ausgehändigten Konnossemente das Rechtsverhältnis zwischen diesen als Befrachtern und dem Beklagten als Verfrachter bestimmten, und daß von einer Scheidung zwischen dem Frachtvertrage, welcher

mangels besonderer Festsetzungen als mit dem gesetzlichen Inhalte geschlossen zu erachten wäre, und der Stellung des Verfrachters zum dritten Inhaber des Konnossements, für welche allein der Konnossementsinhalt maßgebend wäre, hier nicht die Rede sein kann. Es genügt, in dieser Beziehung auf die Worte des Konnossements: „In accepting this Bill of lading the Shipper agrees to its stipulations“, sowie darauf hinzuweisen, daß gar keine sonstigen Verabredungen zwischen den Parteien getroffen worden sind. Ist dies aber zuzugeben, so ist nicht ersichtlich, was Revisionskläger für den von ihnen behaupteten Ausschluß der Geltung des Konnossementsinhaltes für die Zeit des Unfalles aus der Thatsache, daß die Konnossemente schon am 23. Dezember 1881, bezw. bevor die Waren an Bord der Braunschweig gekommen, ausgestellt und ihnen ausgehändigt worden, in Verbindung mit dem von ihnen angezogenen Art. 644 H.G.B. herleiten wollen. Wenn auch im Art. 644 als Zeitpunkt, in welchem der Schiffer das Konnossement auszuhändigen hat, erst der der Beendigung der einzelnen Abladung festgesetzt ist, so hat dies doch nicht im entferntesten die Bedeutung, als würde die Haftung des Verfrachters aus dem Rezeptum erst mit diesem Zeitpunkte begründet. Diese beginnt vielmehr nach Art. 607 H.G.B. mit der Empfangnahme des Gutes zum Seetransporte. Hätte daher die gesetzliche Haftung aus dem Rezeptum zum mindesten mit dem Zeitpunkte, zu welchem Gut der betreffenden Ladung an Bord der Braunschweig genommen wurde, für dieses Gut begonnen, so muß ebenso angenommen werden, daß sich auch die Wirksamkeit der im Konnossement enthaltenen Frachtvertragsbestimmungen von diesem Zeitpunkte ab erstrecken sollte. Für die Annahme, daß innerhalb der Zeitdauer, welche das durch Rezeptum begründete Verhältnis zu umfassen hatte, zwei verschieden geartete Verhältnisse, das eine von der Empfangnahme bis zur Beendigung der Abladung mit gesetzlichen Wirkungen und von da ab ein anderes mit vertragsmäßig festgesetzten Wirkungen gelten sollten, fehlt es an jedem Anhalte. Ebenso willkürlich wäre die Unterstellung, Klägerin S. & Co. habe in die Geltung der im Konnossement enthaltenen Bestimmungen für ihr Verhältnis zu Beklagtem nur in der Voraussetzung gewilligt, daß es zur Beendigung der Abladung ihres Gutes komme, während, sofern dies nicht geschehen, in betreff des wirklich eingeladenen Gutes wieder die gesetzliche Haftung einzutreten hätte. Es ist durch Ausstellung und Ausgehändigung des Konnossements

ein einheitliches, jedenfalls mit dem Zeitpunkte des Gelangens des Gutes an Bord der Braunschweig in Wirksamkeit getretenes vertragsmäßiges Verhältnis begründet worden.

Vgl. übrigens in bezug hierauf die Entscheidung der Court of Admiralty vom 24. Juli 1869 im Falle des Duero in den Law Journal Reports vom Dezember 1869 S. 69 flg.

Daß die Konnossemente schon ausgehändigt waren, ehe überhaupt von den Ladungen etwas an Bord gebracht worden, erscheint ohne jeden Belang. Gerade dadurch wurde nur den Klägern die Möglichkeit entzogen, bei einem Unfälle vor Aushändigung der Konnossemente deren Inhalt als unmaßgeblich, weil ihnen unbekannt und weil sie einen den gesetzlichen Bestimmungen entsprechenden Abschluß vor Augen gehabt hätten, zurückzuweisen. . . .

Was nun aber die Bedeutung der in den Konnossementen in betreff der Unfälle, auch wenn sie aus Verschuldungen der Schiffsmannschaft herrührten, bewirkten Freizeichnung anlangt, so konnte allerdings der Ausgangspunkt der Auslegung der perils of Navigation seitens des Berufungsgerichtes, daß die Klausel in dem Sinne verstanden und ausgelegt werden müsse, den der englische Seeverkehr mit ihr verbinde, nicht gebilligt werden. Sowohl der Rheder wie sämtliche Befrachter, mit Ausnahme eines einzigen aus Oporto, sind Deutsche. Die Frachtverträge sind in Deutschland geschlossen und waren von Deutschland aus in Ausführung zu bringen. Die Konnossemente erklären ausdrücklich das Bremer Recht für allein anwendbar und die Bremer Gerichte für allein zuständig in betreff aller aus ihnen herzuleitenden Ansprüche. Bei solcher Sachlage kann weder aus dem Gebrauch der englischen Sprache, die sich hinlänglich durch die Verwendbarkeit der Konnossemente im Auslande und die Zweckmäßigkeit der Anwendung der dort im internationalen Verkehr prävalierenden Sprache erklärt, noch aus der Aneignung solcher Ausdrucksweisen, wie sie gerade im englischen Seeverkehr bei seiner früheren Entwicklung sich zuerst fixiert haben, allein gefolgert werden, daß sie insbesondere von den Befrachtern gerade im Sinne des englischen Seeverkehrs aufgefaßt werden müßten. Die gebrauchten Ausdrücke weisen durchaus nicht zwingend auf in Deutschland fremde, spezifischen anderen Verkehrs- oder Rechtsbegriffen angehörige Auffassungen hin. In der That ist bei Zugrundelegung des deutschen Rechtes und deutscher Begriffe zu einem durchaus naheliegen-

den und angemessenen Verständnis des Inhaltes der vorliegenden Konnossemente zu gelangen. Gerade wo solches aber von dem im englischen Seeverkehr bethätigten abweiche, dürfte der Befrachter mangels besonderer Umstände das erstere für sich in Anspruch nehmen, und es ist, ganz abgesehen davon, daß man bei anderen Grundsätzen auf eine selbständige Rechtsentwicklung überhaupt verzichtet, eine nicht berechnete Zumutung, daß er die Worte in einem bestimmten Sinne bloß deshalb gelten lassen müsse, weil dieser wiederholt den Beifall englischer Richter gehabt habe. Allerdings sind es die Vertreter der Kläger in den Instanzen selbst gewesen, welche den Sinn des englischen Seeverkehrs für maßgebend erachtet haben. Allein dabei handelte es sich offenbar nicht sowohl um ein thatsächliches Zugeständnis, daß die Parteien in diesem Sinne die Worte gebraucht, bezw. verstanden hätten, als vielmehr um eine rechtliche Ansicht, welche bei der bekannten Neigung, aus dem Gebrauch der englischen Sprache und dort typisch gewordener Ausdrücke die Maßgeblichkeit der englischen Auffassung zu folgern, sehr erklärlich ist. Die Unterlagen sowohl des in Entsch. des R.D.F.G.'s Bd. 25 S. 93 flg. beurteilten Falles wie des in Entsch. der Hamburger Sammlung der Oberappellationsgerichtserkenntnisse Bd. 3 S. 366 mitgetheilten weichen von dem vorliegenden sehr wesentlich ab, sodaß es dahingestellt bleiben kann, ob jenen Entscheidungen selbst beizutreten gewesen wäre.

Die Revision mußte aber trotzdem für unbegründet erachtet werden, weil auch bei einer selbständigen, von spezifisch englischen Entwicklungen und dortigem Verständnis absehenden, unbefangenen Prüfung des Konnossementsinhalts, bei welcher selbstverständlich die Verwertung der Meinungen englischer Richter als Förderungs- und Anregungsmittel durchaus nützlich, zu demselben Ergebnis gelangt werden mußte, welches das Berufungsgericht gezogen hat. Gewiß kann die Tendenz der Überwälzung der Gefahr von den Rhebern auf die Befrachter in solchem Umfange, wie dies die Konnossemente hier thun, Befremden erregen, und es erscheint in dieser Beziehung der vorliegende Fall, in welchem das Gut kaum einige Stunden auf dem Schiffe war und das eigene Handeln des Beklagten oder doch seines Inspektors, nämlich die Beurlaubung des Kapitäns, wenn es auch kein verschuldetes war, doch insofern nicht gänzlich der Kausalität für den Unfall entbehrte, als solcher bei Anwesenheit des Kapitäns an Bord wohl kaum vorgekommen sein würde, besonders flagrant. Allein das Korrektiv hier-

gegen kann nicht darin gefunden werden, daß sich der Richter dem natürlichen Verständnis, wie es die Worte im einzelnen und die aus ihrer Gesamtheit zu entnehmende Tendenz ergaben, verschließt. Danach ist aber der Standpunkt, welcher unter perils of Navigation nur die Gefahren, welche mit Beginn der Fortbewegung des Schiffes aus dem Abladehafen anheben, verstehen will, unhaltbar. Er steht im Widerspruch mit der allgemeinen Bezeichnung. Dieser perils als of whatever nature or kind soever wie mit der Anreihung der allgemeinen Kategorien der other perils of Seas, Rivers and Navigation an eine Reihe von Spezialfällen, bei welchen, wie bei explosion, fire, collision, das Eintreten im Abladehafen gewiß nicht ausgeschlossen sein sollte. Diese drei allgemeinen Kategorien sind angeschlossen, um alle Fälle von Mißgeschick, welches sich infolge der Benutzung des Schiffes als Transportmittels auf diesem für das Gut ereignen möchte, zu decken. Die Ausdrücke, durch welche Beklagter seine Befreiung kennzeichnen will, sind in den Konnoßementen so ausbündig gewählt, so behufs Beseitigung jeder Einschränkung immer wiederholt, daß schon nach dem allgemeinen Eindrucke kein Befrachter einen rechten Anhalt für eine einschränkende Auffassung finden kann. Ein solcher ist insbesondere für einen des Seeverkehrs irgend Kundigen nicht in dem Worte Navigation zu finden. Nimmt man ihn selbst subjektiv, das Navigieren, so bezeichnet er die nautische Führung eines Schiffes, gleichviel ob dieses in Bewegung oder in Ruhe, auf der Reise oder im Heimatshafen ist. Man kann aber perils of Navigation nicht anders übersetzen als „Gefahren der Seeschifffahrt“. Dieser Ausdruck findet sich in der Überschrift des 11. Titels des 5. Buches des Handelsgesetzbuches: „Von der Versicherung gegen die Gefahren der Seeschifffahrt“. Daß hier unter „Gefahren der Seeschifffahrt“ alle Gefahren, welche mit dem Zeitpunkte beginnen, in welchem die Güter zum Zwecke der Einladung in das Schiff vom Lande scheiden, zu verstehen sind, ergibt sich aus Art. 828 H.G.B. Alle Schäden, die dem Schiff oder der Ladung oder beiden nach vollendeter Abladung zugesügt werden, fallen unter die große Havarie.

Vgl. Entsch. des R.D.S.G.'s Bd. 25 S. 137 flg.

Von besonderer Bedeutung erscheint es, daß man, wie die Protokolle zum Handelsgesetzbuch S. 4231. 4232 ergeben, gerade um die Unfälle, so lange das Schiff sich noch im Hafen befindet, als unzweifelhaft

einbezogen zu kennzeichnen, in der Seerechtskonferenz im jetzigen Art. 782 statt „gegen die Gefahren der See“ die Worte: „gegen die Gefahren der Seeschifffahrt“ wählte. Die gleiche Auffassung des Begriffes der navigation findet sich übrigens in den Äußerungen der Richter bei der in den Common Pleas Cases Bd. 6 S. 563 abgedruckten Entscheidung Goodandothers wider London Steam Ship Owners Mutual Protecting association vom 23. Juni 1871, in welchen Äußerungen unter improper navigation auch die ungehörige Stauung im Abladehafen gerechnet wird. Auch steht ihr die in den Common Pleas Division Bd. 3 S. 410 mitgeteilte Entscheidung des Falles Heyn Roman & Co. wider Culliford & Clark vom 3. Juli 1878,

vgl. übrigens dessen Wiedergabe und Kritik von Voigt in Zeitschr. f. Handelsrecht Bd. 26 S. 496 flg.,

nicht entgegen, da hier auf die besondere Hinzufügung der Worte transmission of goods die einschränkende, die Stauung nicht umfassende Bedeutung das navigating the ship gestützt wird. Wenn die Revisionskläger die Einschränkung der Navigation auf mit dem Beginn der Fortbewegung aus dem Abladehafen eintretende Unfälle dadurch besonders begründen wollen, daß eben die Befrachter alsdann die Sicherheit hätten, daß die Mannschaft auf dem Schiffe vollzählig sei, so erscheint dies unzutreffend, da die Klausel auf Unfälle während des Liegens des Schiffes in einem auf der Reise angelaufenen Hafen oder im Hafen des Bestimmungsortes vor der Löschung unzweifelhaft zu beziehen ist, hier aber Abwesenheiten von Personen der Mannschaft vom Schiffe sich mangels jeder Kontrolle des Rheders noch leichter ereignen können. Mit mehr Berechtigung läßt sich die Ansicht vertreten, es sei von dem Gesichtspunkte aus, daß die Tendenz der Rheder, sich von der Verantwortung zu befreien, irgend welche Billigkeit nur insoweit für sich habe, als es denselben an jeder Möglichkeit einer Kontrolle der nautischen Thätigkeit gebrähe, die Freizeichnung auf die Ereignisse im Abladehafen nicht zu beziehen, da hier solche Kontrolle eben nicht unmöglich sei, thatsächlich auch von der Direktion des Beklagten geübt werde, wie sich denn Beklagter ja auch durch die Urlaubserteilung an den Kapitän, wenn auch nicht schuldbar, doch immerhin für den eingetretenen Unfall kausal eingemischt habe. Allein bei näherer Betrachtung konnte diese Ansicht nicht für zutreffend erachtet werden. Um den Inhalt der Klausel mit ihr in Einklang zu setzen, genügte es nicht, bloß den Be-

griff der Navigation in einer mit der üblichen Bedeutung in Widerspruch stehenden Einschränkung zu verstehen. Vielmehr müßte man überhaupt in betreff aller in der Klausel speziell aufgeführten Unfälle eine Unterscheidung dahin machen, daß die schon im Abladehafen stattgefundenen darunter zu begreifen seien, sofern sie ohne Verschuldung der Mannschaft stattgefunden haben, dagegen nicht darunter zu begreifen seien, sofern solches Verschulden vorliegt. Solcher Unterscheidung widerspricht der Inhalt der Klausel auf das entschiedenste. Das *whether arising pp.*, welches am Schlusse durch das *howsoever may be caused* nochmals wiederholt ist, beherrscht die gesamten ausgenommenen Fälle, während doch nicht entfernt gewollt war, daß sich die Freizeichnung auf Unfälle im Abladehafen gar nicht, auch wenn sie unverschuldet waren, beziehen sollte. Es fehlt aber auch solcher Unterscheidung zwischen den Fällen der abstrakten Möglichkeit und Unmöglichkeit der Kontrolle in *thesi*, bei welcher die Ereignisse im Abladehafen unter die ersteren Fälle zu stellen wären, an einer wirklichen thatsächlichen Begründetheit. Es kann sehr bezweifelt werden, ob die thatsächliche Unmöglichkeit, auf die nautische Leitung des Transports einzuwirken, ein ausreichender Billigkeitsgrund ist, um demjenigen, der eben die Transportunternehmung als sein Gewerbe betreibt, die Haftung hierfür abzunehmen. Geht man aber einmal von diesem Gesichtspunkte aus — und die Klausel will ihm offenbar Rechnung tragen —, so sind doch der thatsächlichen Einwirkungsfähigkeit einer Rhederei auf die nautische Behandlung ihrer Schiffe, auch wenn sie noch im Abladehafen liegen, in Wahrheit so enge Grenzen gesteckt, daß mangels jeder Unterstützung einer Unterscheidung durch die gebrauchten Worte nicht angenommen werden kann, man habe es für die Ereignisse im Abladehafen bei der Haftung des Rheders für die Schiffsmannschaft belassen wollen. Jeder Einwirkung auf die Schiffsbehandlung entbehrte der Beklagte auch während der Fahrt nicht. Die von ihm gegebene Instruktion betrifft den Dienst auch während der Reise. Im wesentlichen auf Instruktionen beschränkt sich aber auch nach den thatsächlichen Verhältnissen, wie sie bei einer großen Rhederei obwalten, die Fähigkeit der Einwirkung auf die nautische Behandlung, während das Schiff im Abladehafen liegt. Daraus, daß die nicht einmal daselbst domizilierte Rhederei hier durch Inspektoren die Aufsicht übt, die ihr möglich ist, folgt nicht, daß sie hier für die Fälle, in denen ihr eine Aufsicht eben

nicht möglich ist, bezw. welche durch ihre, bezw. ihrer Vertreter Aufsicht nicht verhindert werden konnten, habe haften wollen und sollen. Der von ihr bestellte Kapitän ist im Verhältnis zu den Befrachtern der selbständige nautische Dirigent nicht erst vom Zeitpunkte des Beginnens der Fahrt, sondern von dem des Gelangens der Güter an Bord ab. Für alle Verschuldungen in der nautischen Behandlung des Schiffes hat aber nach Sinn und Wort der Klausel die Freizeichnung gelten sollen.

Vgl. Voigt, Zum See- und Versicherungsrecht S. 31 flg.

Aus dem Umstande, daß der Kapitän seitens eines Vertreters des Beklagten beurlaubt worden war, läßt sich auch nicht ein thatsächliches Eingreifen des Beklagten, welches die Freizeichnung alterierte, herleiten. Offenbar hat der Beklagte damit nicht die nautische Behandlung auf sich selbst oder auf seine Vertreter übernommen. Es könnte sich vielmehr immer nur fragen, ob er etwa hierdurch das erforderliche nautische Personal zu stellen unterlassen oder in irgend welcher Weise sonst seine Pflichten gegen die Kläger verletzt, bezw. selbst oder durch seine Vertreter in der Geschäftsführung ein Verschulden begangen habe. Nach der eingereichten Instruktion war aber der erste Offizier der instruktionsmäßige Vertreter des Kapitäns. Daß ihm die hierzu erforderlichen Eigenschaften gefehlt hätten und dies Beklagter bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt habe wissen müssen, ist nicht behauptet. Das erforderliche Mannschaftspersonal, auch im Hinblick auf eine Beurlaubung des Kapitäns, war also gestellt. Daß der Beklagte nicht verpflichtet sein konnte, den Kapitän nicht zu beurlauben, liegt auf der Hand. Wie streng man nun auch die Verpflichtung des Beklagten, dafür Sorge zu tragen, daß im Falle der Beurlaubung des Kapitäns der erste Offizier auch wirklich seine Funktion übernehme, auffassen will, so erscheint doch dieser Verpflichtung durch die Instruktion genügt, welche ausdrücklich sagt: „Niemand darf der Kapitän und der erste Offizier zur selben Zeit vom Schiffe abwesend sein, wenn nicht der Dienst es dringend erfordert“ (S. 5) und „der erste Offizier hat in jeder Beziehung die Stelle des Kapitäns zu vertreten, wenn dieser nicht anwesend ist und teilt mit ihm die volle Verantwortlichkeit für die Navigation“ (S. 13). Daß es Sache des Inspektors, welcher dem Kapitän den Urlaub erteilt, gewesen wäre, noch besonders den ersten Offizier auf die Einhaltung dieser Bestimmungen der Instruktion

hinzuweisen oder nach Antretung des erteilten Urlasses seitens des Kapitäns auf dem Schiffe sich davon zu überzeugen, daß der erste Offizier anwesend geblieben sei, ist, zumal noch zwei andere Offiziere auf dem Schiffe waren, nicht ohne weiteres anzunehmen

So wenig billig und gerecht nun auch diese Abwälzung einer im Wesen der Seetransportübernahme begründeten Haftung vom Aheber sein und so sehr sie das natürliche Verhältnis verschieben mag, so fehlt es doch, mangels einer gesetzlichen Einschränkung der Vertragsfreiheit, in dieser Beziehung an der Möglichkeit, der betreffenden Vereinbarung die Gültigkeit zu versagen.

Vgl. in dieser Beziehung die übereinstimmenden Auffassungen der Gerichtshöfe in den Entsch. des R.D.S.G.'s Bd. 25 S. 181, Entsch. des O.A.G.'s Lübeck Bd. 2 S. 384, Entsch. des Pariser Kassationshofes vom 14. März 1877 (Zeitschr. f. Handelsr. Bd. 24 S. 584, Dalloz 1877 XL 1 S. 450), vom 2. April 1878 und 30. Juli 1878 (Dalloz 1878 XL 1 S. 479. 349) und der Court of Admiralty vom 24. Juli 1869 betreffend den Fall des Duero (Law Journal Reports vom Dezember 1869 S. 69 flg.), sowie die konstante englische Praxis.

Für Erwägungen in der Richtung, ob bei ungewöhnlichem Inhalt einer Klausel deren Wiedergabe in einem einseitig von dem durch die Klausel Begünstigten aufgestellten und unterzeichneten gedruckten Vertragsformular mit bloßer Annahme des Schriftstückes seitens des Gegenkontrahenten schon letzteren nach Maßgabe dieses Inhaltes verpflichtet, oder ob Treue und Glauben einen besonderen Hinweis auf diese Klausel seitens des Proponenten erforderlich mache, — Erwägungen, wie sie gerade in englischen und französischen Urteilen bei Fällen, wie der vorliegende, mitunter angestellt worden sind, — ist hier kein Raum, da es sich offenbar um schon längere Zeit in Gebrauch befindliche Konnossementsformulare handelt und Kläger über ihre früheren Beziehungen zu dem Beklagten nichts gesagt, auch diesen ganzen Gesichtspunkt nicht geltend gemacht haben

Die Annahme der Begründetheit der Widerklage des Beklagten gegen H. & Co. beruht auf zutreffender Würdigung des Inhaltes der Konnossementsklausel. Nach derselben sollte dem Beklagten die Fracht ohne Rücksicht darauf, ob infolge eines Unfalles der Transport des Gutes nicht zur Vollendung gelange, erworben sein (Art. 618 H. G.B.).

Die Ausdrucksweise *ship lost or not lost* ist auch auf den Fall des Verlierens der Güter zu beziehen. Ob die Fortbewegung des Gutes schon begonnen hatte oder nicht, als der Unfall des Schiffes eintrat, der die Transportierung unmöglich machte, erscheint, nachdem einmal das Gut an Bord gebracht worden war, unerheblich. Die Ausführung des Transportvertrages begann mit der Annahme des Gutes an Bord. Sobald dies geschehen war, sollte die Fracht verdient sein, mochte auch die Fortsetzung wegen eines Unfalles unterbleiben. Betrachtet man die Klausel *freight earned ship lost or not lost* für sich allein, so setzt sie allerdings voraus, daß der Unfall auf einem Zufall beruhe, also nicht durch ein Verschulden, für welches der Rheder hafte, begründet sei. Es entsteht daher allerdings die Frage, ob nicht doch die Frachtforderung dann wegfalle, wenn solches Verschulden der Mannschaft vorliege, ob nicht also dieses Verschulden doch in betreff der Widerklage von Belang wäre. Denkbar wäre es, daß man jede der beiden Klauseln als selbständig und für sich stehend erachtete, sodaß für die Pflichten des Rheders auf Ausführung des Transportes und Überlieferung der Ware am Erfüllungsort allerdings das Verschulden seiner Mannschaft ihn nicht berühre, es aber doch der Geltendmachung seiner Rechte auf Fracht entgegenstände. Allein natürlich und ungezwungen erscheint doch nur die Auslegung, nach welcher für den ganzen Frachtvertrag abredemäßig das Verschulden der Mannschaft als Zufall hingestellt ist und, damit Beklagter, sobald einmal das Gut an Bord übernommen, in jedem Falle auch die Fracht erhalte, zugleich eben gegenüber den gesetzlichen Bestimmungen festgesetzt worden ist, daß Beklagter trotz der Auflösung des Frachtvertrages durch Zufall die Fracht behalte."