

83. 1. Muß bei der Schadensfeststellung nach § 61 Abs. 1 BinnenschiffG. der Frachtführer zugezogen werden?
2. Zur Auslegung von Ladeschein-Klauseln (Freizeichnung von der Haftung für Fahruntüchtigkeit des Schiffes).
Binnenschifffahrtsgesetz §§ 7, 8, 58, 61.

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Oktober 1929 i. S. N. (Bekl.) w. Westdeutsche M. G. W. (Kl.) I 55/29.

- I. Landgericht Duisburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Gegen Ende August 1926 wurden mit dem der Beklagten gehörenden Flußdampfer „Sultan“ 639 Ballen Weizenmehl nach Duisburg und Düsseldorf verschifft. Ein größerer Teil der Ladung wurde mit Wasserbeschädigung ausgeliefert. Die Klägerin als Ladescheininhaberin macht die Beklagte für den Schaden verantwortlich; sie führt ihn auf die schlechte Beschaffenheit des Schiffes zurück. Die Beklagte bestreitet, daß sich ihr Schiff in schlechter Beschaffenheit befunden habe, und macht ferner geltend, sie habe sich von der Haftung für den etwaigen Schaden in den Bedingungen des Ladescheins frei gezeichnet; endlich hafte sie deshalb nicht, weil die Klägerin den § 61 BinnenschiffG. nicht beobachtet habe.

Das Landgericht wies die Klage ab, das Oberlandesgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt. Die Revision der Beklagten blieb erfolglos.

Aus den Gründen:

... Nach den tatsächlichen Feststellungen ist der am Ladungsgut festgestellte Wasserschaden auf Fahruntüchtigkeit des Dampfers, insbesondere auf Durchrostung der Außenhaut, zurückzuführen. Dieser Mangel war nach weiterer Feststellung ohne weiteres erkennbar. Die Ausführungen des Berufungsgerichts ergeben im Zusammenhalt ferner, daß es die Fahruntüchtigkeit des Schiffes als bereits vor Antritt der Reise vorhanden und erkennbar gewesen annimmt. Nicht ausdrücklich ausgesprochen, aber unabweisbar ist danach die Schlußfolgerung, daß die Beklagte ihrer Pflicht zur Überwachung und zur Sorge für Verwendung eines fahrtüchtigen Schiffes nicht nachgekommen ist.

Auf Grund des festgestellten Sachverhalts leitet das Berufungsgericht die Haftung der Beklagten aus § 58 Abs. 1 und 2 BinnenschiffG. ab. Es nimmt dabei an, die Beweislast für den ursächlichen Zusammenhang des Schadens mit dem Mangel des Schiffes sei in § 1 der Ladescheinbedingungen:

Jeder Wasser- und Feuerschaden wird als von unwiderstehlicher Gewalt herrührend angesehen, wofür die Reederei nicht verantwortlich ist

auf den aus dem Ladeschein Berechtigten übergewälzt, betrachtet aber den der Klägerin danach obliegenden Beweis als geführt. Eine Freizeichnung der Beklagten von solcher Haftung verneint es.

Die Beklagte als Frachtführerin und Schiffseignerin haftet der Klägerin als Empfängerin in dem nach den Feststellungen des Berufungsgerichts anzunehmenden Fall persönlichen Verschuldens sowohl gemäß § 8 Abs. 4, § 7 Abs. 2 wie aus § 58 Abs. 1 und 2, § 4 Abs. 2 Satz 1 BinnenschiffG. für fahrtüchtigen Zustand des Schiffs bei Antritt der Reise. Im ersteren Fall trifft die Klägerin die Beweislast für den verschuldet mangelhaften Zustand des Schiffs, sie erwirbt dafür aber auch den Anspruch gegen die Schiffseignerin auf vollen Schadenersatz. Im letzteren Falle legt das Gesetz der Beklagten den Entlastungsbeweis auf, beschränkt aber ihre Haftung gemäß § 26 BinnenschiffG., § 430 HGB. auf den gemeinen Wert des beschädigten Guts (vgl. RGZ. Bd. 60 S. 377).

Da das Berufungsurteil ohne Rechtsirrtum ein eigenes Verschulden der Beklagten an der Fahruntüchtigkeit des Schiffs feststellt, ist die Schadenersatzpflicht der Beklagten aus beiden Rechtsgründen gegeben. Es erübrigt sich daher auch eine Nachprüfung, ob der erwähnte Satz in § 1 der Ladescheinbedingungen für die Frage der Beweislast die ihm im Berufungsurteil zugesprochene Bedeutung hat.

Daß eine Verwirkung der Schadenersatzansprüche gemäß § 61 BinnenschiffG. nicht eingetreten sei, ist ausreichend begründet. Eine Zuziehung der Beklagten war nicht erforderlich. Daß eine solche Zuziehung in der entsprechenden Bestimmung des § 608 HGB. vorgeschrieben ist, gibt keine Veranlassung, die gleiche Forderung zu erheben für § 61 BinnenschiffG., wo eine solche Bestimmung nicht eingeführt ist.

Für eine Freizeichnung der Beklagten von der Haftung für die Fahrtüchtigkeit des Schiffs kommen außer der erwähnten Bestimmung des Ladescheins zunächst weiter in Betracht, die Klauseln aus § 1:

Frei von jeder Beschädigung, welcher Art sie auch sei . . .
 Ledage, Noß. Unverantwortlich für Beschädigungen . . . , welche

die Güter . . . durch Zufall erleiden, sie mögen Namen haben, welche sie wollen, als verursacht durch das Wasser . . .

Diese beiden Klauseln sind in ihrer allgemeinen Fassung nicht geeignet, die Beklagte von den Folgen eigenen Verschuldens zu entlasten (Hansf. WZ. Hauptbl. 1889 Nr. 37 S. 99; RGZ. Bd. 110 S. 224, Bd. 120 S. 42). Auch die zuerst erwähnte Klausel läßt, wenn ihr überhaupt eine Bedeutung im Sinne einer Freizeichnung beizulegen ist, zum mindesten die erforderliche Klarheit und Unzweideutigkeit vermissen, die es erlaubte, eine Befreiung der Beklagten von der sie in ihrer Eigenschaft als Schiffseignerin treffenden gesetzlichen Verpflichtung der Fürsorge für die Fahrtüchtigkeit des Schiffs anzunehmen.

Nach der von der Beklagten weiter zu ihren Gunsten in Anspruch genommenen Bestimmung in § 21 Abs. 3 des Ladefcheins beschränkt sich die Haftung der Reederei „in allen Transportübernahmefällen, Frachtverträgen und Expeditionsverträgen zu Wasser, zu Lande, Schleppen, Lagern, Ein- und Ausladen, Überschlagen“ auf die von ihr selbst mit ihren eigenen Schiffen ausgeführten Beförderungsstrecken und Beförderungshandlungen; sie will in diesen Fällen nur für vorsätzliche Handlungen ihrer ständigen Angestellten haften, von weiterer Haftung aber vertraglich gemäß § 276 BGB. entbunden sein. Der § 21 der Konnossementsbedingungen trägt die Überschrift „Durchkonnossement“. Er beschäftigt sich zunächst im Absatz 1 mit der Begriffsbestimmung eines Durchkonnossements im Rahmen der Bedingungen, im Absatz 2 mit der Haftung im Falle der Ausstellung eines solchen Konnossements. Im Absatz 3 folgt dann zunächst die in Rede stehende Bestimmung, worauf weitere Vorschriften über die Haftung für andere als die in ihr bezeichneten Beförderungsstrecken und Beförderungshandlungen folgen. Aus der Einfügung der Bestimmung von Absatz 3 in die Vorschriften über das Durchkonnossement im Zusammenhang mit der Gegenüberstellung der Haftung für die mit eigenen Schiffen ausgeführten Beförderungsstrecken und der Haftung für Vorkommnisse auf Beförderungsstrecken anderer Art schließt das Berufungsgericht, daß diese Freizeichnung nur auf den hier nicht gegebenen Fall der Ausstellung eines Durchkonnossements bezogen werden könne.

Der Auffassung des Berufungsgerichts ist beizutreten. Bei der gekennzeichneten Art der Einfügung der Klausel in die Bestimmungen

über die Regelung der Rechtsbeziehungen im Fall der Ausstellung eines Durchtonnosslements läßt sich aus ihr nicht entnehmen, daß sie auch über diesen Fall hinaus Geltung haben soll. Der bereits hervor-
gehobenen grundsätzlichen Forderung, daß eine Freizeichnung klar und unmißverständlich zu geschehen habe, wird sie keinesfalls gerecht. Eine unzweideutige Erklärung war im vorliegenden Fall um so mehr geboten, als es sich um die vertragliche Beschränkung einer für die Ausführung des Beförderungsvertrags grundlegenden, in § 8 Abs. 4 BinnenschiffG. dem Schiffseigner ausdrücklich von Gesetzes wegen auferlegten Verpflichtung handelt.