

45. Zur Frage der Haftung des Reeders aus der mit Freizeichnungsklauseln versehenen Konnossementsurkunde gegenüber dem legitimierten Konnossementsinhaber (sog. Skripturhaftung und Haftung aus der Übernahme [ex recepto]).

§§ 651, 652, 658.

I. Zivilsenat. Ur. v. 25. Januar 1933 i. S. B. A. and A. and N. E. N. P. Co. (Pl.) w. 1. B. Reederei, 2. C. (Bekl.). I 191/32.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die erste Beklagte, eine Kommanditgesellschaft, deren persönlich haftender Gesellschafter der zweite Beklagte ist, hat in der Zeit vom Oktober bis Dezember 1926 die Beförderung von vier Ladungen Zeitungspapier von Hallstabil in Schweden über Hamburg nach Boston ausgeführt, und zwar auf der Strecke von Hallstabil nach Hamburg mit eigenen Dampfern. Die Weiterbeförderung nach Boston ist mit Dampfern amerikanischer Reedereien geschehen. Über die Beförderungen liegen an Order ausgestellte Konnossemente vor, die sämtlich in Hallstabil von dem dortigen Agenten der Beklagten, der Firma S. J. & Co., gezeichnet sind. Das Gut ist in Boston beschädigt eingetroffen. Die Klägerin behauptet, daß die Papierrollen vor der Weiterverladung in Hamburg beschädigt worden seien, und zwar hauptsächlich durch Benutzung von Haken bei den Verladungsarbeiten. Den Ersatz dieses Schadens klagt sie ein als legitimierte Inhaberin der Konnossemente.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht entschied durch Teilurteil über die vierte Ladung mit einem Teilanspruch in Höhe von 3056,54 Dollar und bestätigte insoweit die Vorentscheidung. Diese vierte Ladung betraf 947 Rollen Zeitungspapier, welche von Hallstabil nach Hamburg mit dem der ersten Beklagten gehörigen Dampfer „Sulealf“ und von Hamburg nach Boston mit dem Dampfer „Etna Maru“ befördert worden sind. Hierüber ist das Konnossement vom 8. Oktober 1926 auf einem Formblatt des Norddeutschen Lloyd in Bremen ausgestellt und von der Firma S. J. & Co. in Hallstabil unterzeichnet worden.

Die Revision der Klägerin führte zur Aufhebung des Teilverurteils und zur Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

Gründe:

1. Das Durchkonnossement vom 8. Oktober 1926, das in der vorher beschriebenen Weise gezeichnet ist, hat über der Unterschrift der genannten Schiffsagentur den Vermerk: „By authority of the North German Lloyd“. Nach dem Tatbestand hatte die Klägerin behauptet, daß der Norddeutsche Lloyd den Dampfer „Zulealf“ als Unterverfrachter der ersten Beklagten benutzt habe (§ 662 HGB.). Nach den Entscheidungsgründen des Berufungsurteils hat die Klägerin erklärt, das Konnossement sei irrtümlich auf einem Formblatt und im Namen des Norddeutschen Lloyd gezeichnet worden. Der Vorderrichter ist hierauf nicht näher eingegangen, sondern hat dahingestellt gelassen, ob jener Umstand einer Inanspruchnahme der Beklagten entgegensteht, da er ihre Haftung aus anderen Gründen für ausgeschlossen hält. . . . (Nach Erwähnung eines weiteren Punktes wird fortgefahren:) Es fehlt also im Berufungsurteil an einer näheren Aufklärung darüber, unter welchen Umständen das Konnossement gezeichnet worden ist, und zwar nach einer Richtung hin, die vielleicht für die Entscheidung des Rechtsstreites von Bedeutung ist. Denn es wäre nach den bisherigen Feststellungen möglich, daß ein eigentliches Konnossement nach §§ 642 flg. HGB. überhaupt nicht vorliegt und daß deshalb die dem Konnossement eigentümliche sog. Skripturhaftung, d. h. die Haftung aus schriftlicher Erklärung, nicht in Frage kommt (siehe auch Schaps Seerecht 2. Aufl. § 642 Anm. 15). . . . (Nach Erörterung eines weiteren Bedenkens heißt es:) Die Klägerin hat ihre Klagenansprüche in der Berufungsinstanz nur auf das erwähnte Durchkonnossement (Through-Bill of Lading) vom 8. Oktober 1926 als solches, und zwar als vollgültige Konnossementsurkunde, und als legitimierte Inhaberin dieser Urkunde gestützt. Ferner hat sie sich auf deutsches Recht berufen und auch die Beklagten haben erklärt, daß deutsches Recht zur Anwendung komme. Die Ware sollte nach dem „in Vollmacht“ einer deutschen Reederei gezeichneten Durchkonnossement auf einem Schiff der Erstbeklagten, einer gleichfalls in Deutschland ansässigen Reederei, von Hallstavik nach Hamburg befördert und dort umgeladen werden, um mit einem anderen Schiffe oder mehreren anderen Schiffen nach Boston weiter verfrachtet zu

werden. Dies alles weist mangels besonderer, dagegen sprechender Umstände darauf hin, daß die Beteiligten sich für die Streitigen, aus dem Durchkonnossement hergeleiteten Ansprüche der Klägerin dem deutschen Recht unterworfen haben. Es ist daher für die Beurteilung des Streitfalles in Übereinstimmung mit dem Berufungsgericht deutsches Recht anzuwenden. . . (Nach Erörterung eines ferneren Punktes [2] wird gesagt:)

3. Da die Klagensprüche ausschließlich auf das Durchkonnossement gestützt sind, brauchte das Oberlandesgericht nicht näher auf die Behauptung der Klägerin einzugehen, daß sich auf den beförderten Papierrollen der Vermerk befunden habe: „Ship will be held responsible for damage by dognooks“ (Hafen). Denn nach dem Wesen des Konnossements können Ansprüche daraus nur insoweit hergeleitet werden, als sie aus dem Inhalt der Konnossementsurkunde ersichtlich sind. Das Konnossement enthält aber keinerlei Hinweis auf den angeblich auf den Papierrollen angebrachten Vermerk. Wenn das Berufungsgericht von einer ausdrücklichen Erörterung der diesen Vermerk betreffenden Parteibehauptung im Hinblick auf den Inhalt der Konnossementsurkunde abgesehen hat, so bedeutet dies unter den gegebenen Umständen keinerlei Rechtsverletzung.

4. Nach anerkannten Rechtsgrundsätzen umfaßt die Konnossementshaftung des Reeders sowohl die sogenannte Skripturobligation, d. h. die Haftung aus der schriftlichen Erklärung (ex scriptura) nach dem Inhalt der Konnossementsurkunde, als auch die sogenannte Haftung ex recepto, d. h. aus der Übernahme der Güter seitens des Schiffes zur Konnossementsmäßigen Beförderung (Schaps a. a. O. § 651 Anm. 2 fgl., § 642 Anm. 1 fgl.; ferner: RÖZ. Bd. 4 S. 87; Schaps a. a. O. § 658 Einleitung und Anm. 3; Pappenheim Seerecht Bd. 3 S. 275; Wüstenbrfer Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages S. 407, 454).

Der Berufsrichter hat sich zunächst mit den dem Durchkonnossement eingefügten Befreiungsklauseln beschäftigt. Er meint, daß diese Klauseln rechtsgültig seien und sämtliche von der Klägerin behaupteten Schäden und als möglich bezeichneten Schadensursachen deckten. Dem ist mit der Einschränkung zuzustimmen, daß diese Klauseln nach Wortlaut, Sinn und Zweck nur die Konnossementsmäßige Erledigung des Receptums, dagegen nicht auch die erwähnte Skripturobligation der Beklagten als Reeder des Dampfers „Luleaff“ be-

treffen. Wenn es daher in den Befreiungsklauseln heißt, die Reeder seien nicht haftbar für

„negligence or default of owners, agents, stevedores, labourers, surveyors . . . , master, mariners . . . or other persons, whether in any way acting for or under contract with or in the employ of the owners of the carrying ship or not, or for whose acts the owners would otherwise be liable . . . and the consequences of all such dangers and accidents“,

so bedeutet das nicht etwa eine Freizeichnung von der Stripturhaftung gemäß §§ 651, 652, 658 HGB. Zum mindesten ist in den genannten Klauseln nicht mit genügender Deutlichkeit zum Ausdruck gekommen, daß sie sich auch auf Empfangsbesenntnisse beziehen sollen, die nach dem Durchkonossement in Vertretung des Reeders ausgestellt worden sind. Zweifel in dieser Beziehung gehen aber zu Lasten der Beklagten, welche Freizeichnung laut Konnossement geltend machen.

Danach können sich die Beklagten gegenüber einer etwa aus § 658 HGB. herzuleitenden Verpflichtung nicht darauf berufen, daß ihre Agentin in Hallstabil, die Firma S. J. & Co., bei der Zeichnung des Durchkonossements ein Verschulden begangen habe, wenn die Güter bei ihrer Übergabe an den Dampfer „Sulealf“ in Hallstabil eine sichtbar schlechte Verpackung gehabt haben sollten, ohne daß dieser Mangel im Konnossement bemerkt wurde, und daß die Beklagten von einer Haftung für dies Verschulden durch die angeführten Befreiungsklauseln freigezeichnet seien.

5. Das hat anscheinend auch das Oberlandesgericht nicht verkannt. Es lehnt aber eine Haftung der Beklagten aus § 658 HGB. aus zwei Gründen ab, obgleich im Konnossement ein Vermerk über sichtbar schlechte Verpackung nicht enthalten ist. Es handle sich um eine Verpackung, die bei der Übergabe der Güter an das Schiff in Hallstabil zwar „unzureichend“ — die zu befördernden Papierrollen waren nach Angabe der Klägerin in mehrere Schichten braunen, an den Enden eingefalteten Packpapiers (Pappe) eingewickelt —, aber unbeschädigt gemessen sei. Schlechte Verpackung im Sinne von § 658 HGB. sei aber nur eine beschädigte, nicht jedoch eine unbeschädigte, wenn auch unzureichende Verpackung. Der zweite Grund ist: die Reedereihaftung aus § 658 beschränke sich im vorliegenden Falle, wo höchstens ein Vermerk über Verpackungsmängel unterblieben sei, gemäß § 652 Satz 2 HGB. auf den Mindertwert, den

die Verpackung als solche in ihrer Beschaffenheit zur Zeit der Übergabe der Güter an das Schiff gegenüber einer ordnungsmäßigen (zureichenden) Verpackung gehabt habe. Die Klage richtete sich aber nicht auf Ersatz für diesen Minderwert, sondern für die Beschädigung der Güter selbst.

6. Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Das Oberlandesgericht ist davon ausgegangen, daß die Verpackung bei Übergabe der Waren an den Dampfer „Dulealf“ „unzureichend“ war. Zwar fehlt sowohl im Berufungsurteil wie im landgerichtlichen Urteil eine ausdrückliche Feststellung dahin, daß dieser Zustand der Verpackung gemäß § 658 HGB. „sichtbar“ gewesen sei; doch ist dies nach der Sachlage zu unterstellen.

a) Der innere Grund für die Annahme einer schriftrechtlichen Haftung des Reeders aus dem Konnossement ist aus der Tatsache herzuleiten, daß das Konnossement im überseeischen Güterumsatz die Ware verkörpern soll. Die Rücksicht auf die Sicherheit dieses Güterumsatzes erfordert es, dem legitimierten Inhaber des Konnossemments nach Möglichkeit die Sicherheit dafür zu gewähren, daß sich das im Konnossement bezeichnete Ladungsgut bei der Übernahme zur Verschiffung nicht in ersichtlich anderem, minderwertigem Zustande befunden hat, als im Konnossement bezeugt ist. Auch die Verpackung ist in dieser Hinsicht schon deshalb von Bedeutung, weil sie erheblich ist für die Widerstandsfähigkeit des Gutes gegen die Zufälle der Beförderung und des Umschlages und damit zugleich mittelbar für den Wert der Ware. Insofern besteht kein Unterschied zwischen einer zwar unbeschädigten, aber ersichtlich ungenügenden (für die betreffende Beförderung unzureichenden) und einer ersichtlich beschädigten Verpackung. In beiden Fällen ist die Ware beförderungsgefährdet durch eine Beschaffenheit der Verpackung, die bei der Übergabe des Gutes an das Schiff ohne weiteres erkennbar (sichtbar) war. In beiden Fällen erfordern die Rücksicht auf den Verkehr und die für ihn maßgeblichen Grundsätze von Treu und Glauben in gleicher Weise, daß der Schiffer (Kapitän) oder der an seiner Statt berechtigterweise handelnde Unterzeichner der Konnossementsurkunde das Konnossement nicht „rein“ zeichnet, sondern den betreffenden Mangel der Verpackung im Konnossement hervorhebt (vgl. Schapz a. a. O. S. 658 Einleitung). Somit ist nach Wortlaut, Sinn und Zweck von § 658 HGB. unter sichtbar schlechter Verpackung auch eine zwar

unbeschädigte, aber sichtbar unzulängliche Verpackung zu verstehen (vgl. Siebeking Das deutsche Seerecht S. 304).

b) Der Anspruch aus § 658 HGB. ist ein solcher auf Schadensersatz (vgl. WarnRspr. 1910 Nr. 342). Er ist aber nach § 652 HGB. beschränkt auf den dort angeführten Mindervwert des Gutes einschließlich der Verpackung zur Zeit der Übergabe des Gutes an das Schiff, d. h. hier, wo ein sogenanntes Abladekonnossement (Konnossements-Bescheinigung betreffend die Güter als „shipped“; s. Schaps a. a. O. § 642 Anm. 2) vorliegt, zur Zeit der Abladung des Gutes. Liegt nun der Fall so, wie hier zu unterstellen ist, daß zur Zeit der Übergabe des Gutes an das Schiff das Gut selbst keine Mängel hatte, wohl aber die Verpackung sichtbar unzureichend („schlecht“ nach § 658 HGB.) war, so ergibt sich für die Reederhaftung aus §§ 658, 652, 651 HGB. folgendes: Zunächst kommt in Betracht der Mindervwert, den die unzureichende (schlechte) Verpackung zur Zeit der Übergabe des verpackten Gutes an das Schiff gegenüber ordnungsmäßiger Verpackung hatte. Weiter kommt aber auch in Frage der Mindervwert, den das Gut selbst zur angegebenen Zeit auf Grund der unzureichenden Verpackung wegen der damit verbundenen Gefahr der Beschädigung hatte (vgl. § 76 DampfschiffG.). Der letzterwähnte Mindervwert entspricht grundsätzlich dem nach § 652 Satz 2 HGB. bestimmten Interesse des legitimierten Konnossementsinhabers (Empfängers der Ware) an der Zeichnung eines Konnossements, das die vom Schiff mit dem Gut übernommene Verpackung richtig bezeichnet, also hier einen Vermerk über die sichtbar schlechte Verpackung enthält. Dieser Mindervwert ist vom Latrichter unter Anwendung von §§ 287, 286 BPO. festzustellen. Die Skripturhaftung aus dem Konnossement bezieht sich ihrer begrifflichen Eigenart nach nur auf den Mindervwert von Gut und Verpackung zur Zeit der Übergabe an das Schiff, während die Veränderung des Gutes im Verlaufe der Beförderungsreise begrifflich unter die Haftung aus der Übernahme (ex recepto) fällt. Trotzdem kann sehr wohl bei Berechnung des von der Skripturhaftung gebildeten Mindervwertes im Zweifel angenommen werden, daß Schäden, die sich bei ordnungsmäßiger Behandlung des Gutes während der Beförderung auf einer von außergewöhnlichen Schadenstiftenden Zwischenfällen freien Reise ergeben haben, einen unmittelbaren Ausdruck dieses Mindervwertes bilden, mithin nach § 287 BPO. einen

wesentlichen Anhaltspunkt für seine Berechnung abgeben. Dieser Minderwert ist dann unter Berücksichtigung der tatsächlich eingetretenen Minderung für den Zeitpunkt der Übergabe von Gut und Verpackung an das Schiff festzustellen. Auszuschließen sind dagegen alle diejenigen Schäden, die ihren Grund in einer schuldhaften Beschädigung von Ware und Verpackung haben oder auch bei ordnungsmäßiger Verpackung entstanden sein würden, da hier die Befreiungsklauseln des Konnossements von der Reederhaftung aus Übernahme (ex recepto) einsehen. Es bedarf keiner näheren Darlegung, daß eine so begründete Skripturhaftung auch den Schaden umfassen würde, auf dessen Erfaß die gegenwärtige Klage gerichtet ist.

7. Es fragt sich, ob die Beklagten nach dem Durchkonnossement auch von einer solchen Skripturhaftung freigezeichnet sind. Das kann aber nicht angenommen werden. Das Durchkonnossement enthält am Anfang den Vermerk: „Shipped in apparent good order and condition“. Dieser vielfach übliche und vorgebrudte Vermerk ist aber in seiner Bedeutung abgeschwächt, wenn nicht völlig beseitigt durch die weitere Konnossementsbestimmung: „Marken, Nummern, Inhalt (contents), Beschaffenheit (quality), Gewicht, Maß, Wert, auch wenn darüber etwas in dem Konnossement angeführt ist, haben als unbekannt zu gelten, wenn nicht ausdrücklich das Gegenteil festgestellt und anerkannt ist, eine einfache Bezeichnung (signature) gilt nicht als solches Anerkenntnis (agreement).“ Danach spricht vieles dafür, daß das Konnossement trotz des Eigentumsvermerks „Shipped in apparent good order and condition“ doch so zu behandeln ist, als wenn es die Klausel enthielte „contents, quality unknown“, falls nicht ausdrücklich das Gegenteil (also z. B. eine ausdrückliche Erklärung über den einwandfreien Zustand von „contents“ und „quality“) im Konnossement angegeben sein sollte (was hier nicht der Fall ist). Es bedarf aber keines näheren Eingehens auf diese Frage. Denn auch im Falle ihrer Bejahung würde das Vorliegen der hier entscheidenden Freizeichnung nicht anzunehmen sein. Zwar sind im Durchkonnossement die Worte „contents“ und „quality“ nebeneinander gestellt, und im allgemeinen wird das erste Wort mit „Inhalt“, das andere mit „Beschaffenheit“ übersetzt. Das genügt aber nicht, um hier das Wort „quality“ auch auf die äußerlich erkennbare (sichtbare) Beschaffenheit der Verpackung zu beziehen derart, daß auch diese nach dem Konnossementsinhalt als

„unbekannt“ erklärt wäre in einer Weise, die eine Ablehnung des Entstehens nach § 658 HGB. für das Nichtbermerken einer sichtbar schlechten Verpackung im Konnossement bedeuten würde (vgl. Schapß a. a. O. § 658 Anm. 5). Denn nach der für die Auslegung des in englischer Sprache vorgebrachten Durchkonnossements bedeutsamen englischen Auffassung ist das Wort „quality“ in Konnossementsurkunden durchweg auf die Beschaffenheit des Beförderungsguts selbst und jedenfalls nicht auf die äußerlich erkennbare (sichtbare) Beschaffenheit der Verpackung zu beziehen (vgl. Carver A Treatise on the Law relating to the „Carriage of Goods by Sea“, 7. Edition, Sect. 73 S. 105/106). Außerdem gilt auch hier der Grundsatz, daß alle Zweifel über Bedeutung und Umfang der Befreiungsklauseln zu Lasten der Beklagten gehen, die sich auf Freizeichnung berufen.

Daß für diese Freizeichnung von der Skripturhaftung die in der eingeklammerten Konnossementsklausel enthaltenen Worte „defective or insufficient packing . . . excepted“ ohne Bedeutung sind, ergibt sich aus den früheren Erörterungen, wonach die Klausel nur auf die Haftung aus Übernahme (ex recepto) zu beziehen ist.

8. Danach kann die nicht unbestrittene Frage dahingestellt bleiben, ob die erörterte Freizeichnung von der Skripturhaftung aus dem Konnossement überhaupt rechtswirksam möglich ist (vgl. Schapß a. a. O. § 658 Anm. 5, § 652 Anm. 11).