

42. Welche Bedeutung hat die Konnossementsklausel „shipped in apparent good order and condition“?

I Zivilsenat. Urf. v. 8. Juli 1933 i. S. Reederei J. R. Son and T. (Bell.) w. Firma S., Ein- und Ausfuhr GmbH. (Rl.). I 81/33.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht baselstf.

Die Beklagte beförderte im November 1930 mit ihrem Dampfer „Newton Pine“ 2532 Sack Erdnüsse von Marmagdo-Goa (Indien) nach Hamburg. Das Konnossement enthält die Erklärung, die Ware sei „shipped in apparent good order and condition“. Die Ware ist in beschädigtem Zustande in Hamburg eingetroffen. Die Beklagte hat einen Teil dieses Schadens, nämlich die auf Schweißbildung zurückzuführenden Beschädigungen ersetzt. Die Klägerin erhebt wegen des übrigen Schadens Ansprüche gegen die Beklagte auf Grund abgetretener Rechte der Ladungsempfängerin und legitimierten Konnossementeninhaberin, der H. Olwerke B. & M. Sie stützt die Klage auch darauf, daß ihr die Befrachterin, die Firma L. D. & Co. in London, alle Ansprüche abgetreten habe, die sie aus dem Frachtvertrage gegen die Beklagte hat. Die Klägerin behauptet, der streitige Schaden sei auf Verschulden der verklagten Reederei zurückzuführen. Der Dampfer „Newton Pine“ sei zur Beförderung von Erdnüssen ungeeignet gewesen; die Laderäume seien während der Reise nicht gehörig durchlüftet, auch sei die Ware an Bord unsachgemäß verstaut und abgedeckt worden.

Die Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Anwendung deutschen Rechts ist von keiner Seite beanstandet worden und erscheint rechtlich zutreffend, da mangels besonderer, dagegen sprechender Umstände davon auszugehen ist, daß sich die Beteiligten für Streitigkeiten aus dem in Deutschland zu erfüllenden Frachtvertrage und dem dazu gehörigen Konnossement deutschem Rechte unterworfen haben (siehe auch Schaps Seerecht 2. Aufl. § 642 HGB. Anm. 28, 35; § 651 Anm. 2; Vorbem. vor § 556 Anm. 19; § 557 Anm. 2).

Streit herrscht darüber, ob die in Säcken verpackten Erdnüsse die nach ihrer Ankunft im Bestimmungshafen festgestellten Beschädigungen, soweit sie von der Beklagten nicht gedeckt worden sind, nach der Annahme der Güter auf der Reise durch Umstände erlitten haben, die von der Beklagten zu vertreten sind, oder ob diese Schäden auf eine innere Beschaffenheit (innere Feuchtigkeit) des Gutes zurückzuführen sind, die bereits vorhanden, aber äußerlich

nicht erkennbar war, als die Ware von der Beklagten angenommen wurde und an Bord des Schiffes kam.

Im Konnossement steht: „shipped in apparent good order and condition“. Das Berufungsgericht meint, auf Grund dieser Klausel sei die Beklagte beweispflichtig dafür, daß sie die Erdnüsse mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt befördert habe. Diesen Beweis habe sie nicht erbracht, da sich nicht aufklären lasse, worauf der streitige Schaden zurückzuführen und wer für ihn verantwortlich sei.

Den hiergegen erhobenen Revisionsangriffen gegenüber ist Folgendes zu bemerken.

Die Konnossements-Klausel „shipped in apparent good order and condition“ bezieht sich, wie Wortlaut, Sinn und Zweck dieser Erklärung ergeben, nur auf den für einen sorgfälligen Schiffskapitän ohne kaufmännische Sach- und Warenkenntnis äußerlich erkennbaren Zustand der Güter nebst Verpackung (vgl. Schapz a. a. O. § 658 HGB. Anm. 1; Wüstendörfer Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages Bd. 1 S. 453). Dafür, daß die Güter in dieser Beschaffenheit an Bord gekommen sind, hat auf Grund der sog. Skripturobligation (Haftung aus schriftlicher Erklärung) gemäß §§ 651 flg. HGB. die Beklagte darzutun, daß sie der Klägerin für eine etwaige Nichtübereinstimmung der Konnossementserklärung mit der tatsächlichen Beschaffenheit der Ware haftbar ist.

Die Klage stützt sich aber gar nicht darauf, daß die erwähnte Konnossementserklärung unrichtig gewesen und dadurch Schaden entstanden sei. Vielmehr stellt die Klägerin den Hergang so dar, daß die Ware nach Übernahme an Bord des Schiffes auf der Reise infolge mangelhafter Schiffseinrichtungen, insbesondere einer unzureichenden Durchlüftung der Laderäume, sowie unsachgemäßer Stauung und Abdeckung des Gutes stark erhitzt und verbrannt und außerdem durch eingedrungenes Regenwasser (abgesehen von Schweißbildung) beschädigt sei. Ein solcher Schaden wird durch die Konnossementshaftung des Reeders nur insoweit gedeckt, als die Haftung ex recepto (aus Übernahme) und nicht ex scriptura (aus schriftlicher Erklärung) in Frage kommt.

Die Konnossementshaftung aus Übernahme erfordert ebenso wie die Haftung des Reeders (Verfrachters) aus dem Frachtvertrage grundsätzlich den zunächst von dem Ersatzberechtigten zu führenden

Nachweis, daß die Güter zur Zeit der Übernahme an Bord (Annahme) unbeschädigt waren, d. h. die Schäden nicht hatten, deren Erstattung verlangt wird (Schaps a. a. O. § 606 HGB. Anm. 16 bis 18, Anm. 4 flg., 2; § 651 Anm. 6 flg.). Der hier streitige Schaden geht über eine bloße Veränderung des im Konnossement bescheinigten äußeren Zustandes der Ware — in äußerlich guter Beschaffenheit (in apparent good order and condition) — weit hinaus. Es kann dahingestellt bleiben, ob der Berufsrichter trotzdem annimmt, daß der an sich der Klägerin obliegende Nachweis durch die nur den äußeren Anschein der in Säcke verpackten Ware betreffende Konnossementsklausel erbracht sei, oder ob er aus einem anderen Grunde wegen jener Klausel meint, daß die Beklagte sich entlasten müsse (siehe aber Hans. RGZ. 1931 Bd. 1 Abt. B S. 755). Denn die Beklagte hat sich ausdrücklich darauf berufen, daß der Schaden auf der Reise entstanden sei, und damit selbst den Standpunkt eingenommen, daß die Ware bei Übernahme an Bord noch nicht beschädigt gewesen ist. Die von der Beklagten gegen ihre Haftpflicht erhobenen Einwendungen gehen nur dahin, daß die Ware bei ihrer Ankunft an Bord und zur Zeit der Ausstellung des Konnossements den äußerlich nicht erkennbaren Mangel eines großen inneren Feuchtigkeitsgehaltes gehabt habe, auf den allein der Schaden auf der Reise zurückzuführen sei.

Wichtig ist, daß hierfür grundsätzlich der Reeder und Verfrachter weder aus einem Konnossement noch aus einem Frachtvertrag aufzukommen hat. Wenn aber — wie hier — davon auszugehen ist, daß die Güter frei von solchem Schaden von dem Schiff übernommen worden sind, so ist es Sache der aus Konnossement und Frachtvertrag in Anspruch genommenen Beklagten, zu ihrer Entlastung den Nachweis zu führen, daß die Güter bei jener Übernahme den von ihr behaupteten, äußerlich nicht erkennbaren Mangel eines übergroßen inneren Feuchtigkeitsgehaltes gehabt haben und daß durch diese Beschaffenheit des Gutes der Schaden auf der Reise verursacht worden ist (§§ 606, 559 Abf. 2 HGB.; Schaps a. a. O. § 606 HGB. Anm. 21 flg., Anm. 2; § 651 Anm. 6 flg.). Insofern rechtfertigen also die Feststellungen des Berufungsgerichts zusammen mit dem Parteivorbringen die Annahme einer Beweispflicht der Beklagten dafür, daß sie die Beförderung der Erbnüsse mit der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ausgeführt habe. Daß sich die Beklagte im

Konnoffement oder im Frachtvertrage durch besondere Klauseln von der Haftung oder von der dargelegten Entlastungspflicht freigezeichnet hätte, ist weder behauptet worden noch ersichtlich. Die Feststellung des Berufungsgerichts, es lasse sich nicht aufklären, worauf der Schaden zurückzuführen sei, beruht auf rein tatsächlichen und mit der Revision nicht angreifbaren Erwägungen. Seine Annahme, daß dies insofern zum Nachteil der Beklagten gehe, als sie hinsichtlich des Klaganspruches für nicht entlastet zu erachten sei, entspricht allgemein anerkannter Rechtsauffassung (Schaps a. a. O. § 606 SGB. Anm. 23 flg.).