

15. Rechtsgrund der Haftung des Befrachters für den durch das abgeladene Gut verursachten Schaden. Begriff der Verheimlichung der gefährlichen Beschaffenheit des Gutes. Geltendmachung des Anspruchs des Unterverfrachters aus eigenem Rechte.

I. Civilsenat. Ur. v. 14. Dezember 1887 i. S. C. (Rl.) w. M. & Co.  
(Bekl.) Rep. I. 301/87.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft betreibt den Transport von Gütern nach Südamerika durch ihre je am 1. und am 15. jeden Monats abgehenden Dampfer und durch Extradampfschiffe, welche von der Gesellschaft gechartert werden. Auf Grund eines mit dieser Gesellschaft abgeschlossenen Frachtvertrages brachten die Beklagten an den Dampfer India, welcher von der Gesellschaft zur Erfüllung dieses und anderer Stückgüterverträge gechartert war, zehn Kisten bengalischer Sicherheitszündhölzer zur Beförderung nach Montevideo. Am 14. Dezember 1886 wurden fünf Kisten aufgewunden und zwischen Dampfküche und Waschküche einseitig aufgestellt. Während des Aufwindens der übrigen fünf Kisten explodierte eine jener ersten fünf Kisten, entzündete andere Kisten und die umgebenden Schiffsteile, Taue etc. Der Brand wurde bald gelöscht, die vorhandenen Kisten wurden polizeilich mit Beschlagnahme belegt, später aber nach der Behauptung der Beklagten wieder freigegeben. Der durch den Brand verursachte Schaden wurde auf 3716 *M* durch Sachverständige taxiert, welchen eine Gebühr von 106 *M* ausbezahlt wurde. Diese Beträge nebst 63,75 *M* Fracht, Sa. 3885,75 *M*, werden vom Rheder des Schiffes India gegen die Beklagte eingeklagt, und zwar tritt der Kläger in betreff der beiden ersten Posten als Eigentümer des Schiffes, eventuell als Cessionar der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft, betreffs der Frachtforderung lediglich als Cessionar auf.

Die Beklagten behaupten, die Gesellschaft habe die richtig deklarierten Güter der Deklaration gemäß übernommen als Verladung auf Grund eines für Reibhölzer, Zündhütchen und ähnliche Waren bestimmten weißen Übernahmescheines, während für gewöhnliche Güter gelbe Übernahmescheine von der Gesellschaft verwendet würden. Wenn also auch das Gut durch die allgemeine Erklärung im Prospekte ausgeschlossen sei, so sei es doch speziell angenommen worden. Es falle aber auch gar nicht unter die nach dem Prospekte ausgeschlossenen Güter. Die Polizei habe die Kisten längst freigegeben. Die Haftung der Beklagten sei daher nicht begründet, eventuell wird die Höhe des Schadens bestritten.

In erster Instanz wurde die Beklagte zum Ersatze des durch den Brand der Kisten entstandenen Schadens verurteilt.

Der zweite Richter wies auf Berufung der Beklagten die Klage ab. Die gegen dieses Urteil vom Kläger eingelegte Revision wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

„I. . . 1. Es ist von dem allgemeinen Satze auszugehen, daß der Befrachter eines Schiffes gegen den Befrachter beziehentlich Ablader (ebenso wie bei Landtransport der Frachtführer gegen den Absender) wegen des durch das abgeladene Gut verursachten Schadens nur dann einen Anspruch hat, wenn den Befrachter ein Verschulden trifft. Für Zufall haftet der Befrachter nicht, mit anderen Worten: die Tatsache allein, daß der Schaden durch das abgeladene Gut verursacht ist, macht den Befrachter nicht schadenersatzpflichtig. Diesen Satz hat das Reichsgericht betreffs des Transportes zu Lande ausgesprochen in Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 15 Nr. 30 S. 151.

Der Umstand, daß der Transport des Gutes wegen seiner besonderen Beschaffenheit mit besonderen Gefahren verbunden ist, macht an sich den Befrachter nicht haftbar für den durch diese Beschaffenheit verursachten Schaden. Kannte der Befrachter die betreffende Eigenschaft des Gutes und hat er trotzdem den Transport übernommen, so hat er auch die betreffende Gefahr übernommen. Allein darin kann ein den Befrachter haftbar machendes Verschulden gefunden werden, daß er dem Befrachter die betreffende Eigenschaft des Gutes verheimlicht. Abgesehen von den Wirkungen des durch die Verheimlichung hervorgebrachten Irrtumes des Befrachters hat die Verheimlichung den Befrachter abgehalten, diejenigen Vorkehrungen zur Verhütung eines Unfalles zu treffen, welche er bei Kenntnis der betreffenden Eigenschaft als vorsichtiger Geschäftsmann getroffen haben würde. Die Verheimlichung erscheint daher als Verschulden, welches dem Befrachter die Haftung für den aus der verheimlichten Eigenschaft entstandenen Schaden aufbürdet.

Was als Verheimlichung aufzufassen ist, insbesondere ob jedes Unterlassen der Angabe des Wesens des Gutes beziehentlich der gefährlichen Eigenschaft desselben als Verheimlichung erscheint, oder umgekehrt, ob die Haftung nur durch eine positiv unrichtige Bezeichnung des Gutes begründet ist, für welchen Fall der Satz in Art. 564 H.G.B.'s formuliert ist, kann hier unerörtert gelassen werden, denn im vorliegenden Falle ist die Wesenheit des Gutes vom Befrachter deutlich angegeben.

2. In dem vom Vertreter der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrtsgesellschaft ausgestellten Übernahmeuscheine ist das Gut als

bengalische Sicherheitszündhölzer in Blechkisten bezeichnet. Der Schein selbst entspricht auch seiner äußeren Beschaffenheit (Farbe) nach demjenigen, was hierüber auf dem Vordrucke des Formulars des Scheines selbst bemerkt ist, und in den Verhandlungen ist dies von den Beklagten ausdrücklich hervorgehoben und von dem Kläger nicht bestritten worden. Der Berufungsrichter stellt auch ausdrücklich die Übereinstimmung der Parteien darüber fest, sowohl daß die bengalischen Zündhölzer in Blechkisten verpackt waren, als auch, daß sie vor Annahme des Transportes dem Verfrachter richtig bezeichnet worden wären.

Der Verfrachter hat also den Frachtvertrag über ein seiner Wesenheit nach genau bezeichnetes Gut abgeschlossen und das Gut auf Grund einer wahrheitsgemäßen Bezeichnung übernommen. Nach dieser Richtung hat der Befrachter mithin sich keiner Verheimlichung schuldig gemacht.

3. Es ist nun allerdings denkbar, daß trotz genauer Bezeichnung des Gutes dem Verfrachter die besondere Gefährlichkeit desselben unbekannt bleibt. Allein nur unter ganz besonderen Umständen wird diese Nichtkenntnis als vom Befrachter verschuldet erscheinen können, z. B. wenn das Gut im Verkehre selten vorkommt und seine Besonderheit dem Befrachter, aber nicht dem Verfrachter bekannt war, der Befrachter auch letzteres wußte, oder wenn eine ungewöhnliche Bezeichnung gebraucht ist. Keinesfalls kann aber, wenn es sich um eine im Verkehre bekannte Warengattung handelt und die Bezeichnung nicht irreführend ist, dem Befrachter in Ermangelung einer besonderen Vertragsbestimmung ein Vorwurf daraus gemacht werden, daß er die besondere Eigenschaft des Gutes nicht noch ausdrücklich hervorgehoben hat. Weder der Umstand, daß der Befrachter der Regel nach Offerent des Frachtvertrages ist, noch die ganz unberechtigte Annahme eines größeren Sachverständnisses des Befrachters würde es rechtfertigen, dem Befrachter eine derartige Verpflichtung aufzuerlegen.

4. Anders würde es sich verhalten, wenn eine besondere Vertragsbestimmung getroffen wäre, und allerdings wird in der im Thatbestande des ersten Urtheiles in Bezug genommenen Klageschrift behauptet, die Beklagten hätten vor Empfang des Anlieferungsscheines „betont, daß die in Frage stehende Ware keine feuergefährliche sei“. Allein trotz Bestreitens dieser Behauptung durch die Beklagten in erster und in zweiter Instanz und der Bemerkung, daß darüber kein Beweis

angetreten sei, ist ein solcher Antritt nicht erfolgt, und dies Unterlassen wird vom Kläger ausdrücklich zugegeben. Zu einer Aufforderung des Richters, Beweismittel zu benennen, lag hiernach keine Veranlassung vor, vielmehr ist die betreffende Behauptung nicht zu berücksichtigen.

5. Der Kläger zieht zur Begründung seines Anspruches Erklärungen herbei, welche die Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft in verschiedenen, ihren Transportbetrieb betreffenden Papieren abgegeben hat. Allein, wenn man auch annehmen kann, daß diese Erklärungen den Beklagten vor Abschluß des Frachtvertrages beziehentlich vor erfolgter Abladung bekannt geworden waren, so folgt doch aus denselben nicht das vom Kläger daraus Gefolgerte.

In dem über den Schiffahrtsbetrieb ausgegebenen Prospekte heißt es:

„Da Säuren, feuergefährliche oder leicht entzündliche Waren nicht verladen werden dürfen, so verfällt jeder Verloader, der dieser Bestimmung zuwiderhandelt, nicht nur in eine Konventionalstrafe von 500 *M*, sondern wird außerdem für alle durch dieses Zuwiderhandeln entstehende nachteilige Folgen im weitesten Umfange in Anspruch genommen.“

In den im Konnoffementsformulare aufgestellten Bedingungen, auf Grund deren nach dem Übernahmescheine die Übernahme der Güter erfolgen sollte, heißt es:

„The steamers will not carry any medicinal fluids, or any goods of inflammable, damaging or dangerous nature and in the event of any such being discovered they will be thrown overboard and the loss will fall upon the shippers or owners of such fluids or goods.“

Im Übernahmescheine selbst heißt es:

„Feuergefährliche und ägende Waren dürfen nicht verladen werden.“

In diesen Sätzen spricht die Gesellschaft ihre Absicht aus, feuergefährliche Gegenstände nicht zum Transporte anzunehmen, und behandelt sodann den Fall, daß sie durch vom Befrachter ausgegangene Täuschungen veranlaßt würde, Güter dieser Art an Bord aufzunehmen. Nur für diesen Fall hat ihrer (richtigen) Auffassung nach die allgemeine Erklärung über ihre Absicht Bedeutung. Ihre Vertragsfreiheit kann sie durch dieselbe nicht einschränken, noch die rechtlichen Wirkungen der von ihr im Widerspruche mit dieser Absicht abgeschlossenen

Verträge modifizieren. Nur insofern könnten diese Erklärungen auch nach dieser Richtung von Bedeutung sein, als darin eine Beschränkung des Umfangs der den Vertretern des Erklärenden zum Abschlusse und zur Erfüllung der Frachtverträge erteilten Vollmacht zu finden wäre. Eine derartige Beschränkung ist aber im vorliegenden Falle weder behauptet, noch würde sie nach den Umständen des Falles als vorhanden anzunehmen sein.

Würde also das fragliche Gut seiner Beschaffenheit nach wirklich unter diejenigen Güter fallen, welche nach jenen Erklärungen von der Beförderung ausgeschlossen werden sollen, so würde die trotzdem erfolgte Übernahme doch in ihren rechtlichen Wirkungen nicht berührt sein.

6. Ohne Rechtsirrtum ist aber weiter vom Berufungsrichter ausgeführt, daß die bengalischen Sicherheitszündhölzer nicht unter die in jenen Erklärungen gemeinten Güter fallen können, denn nicht nur ist im Prospekte für Sicherheitszündhölzer in Blechkisten ein besonderer Frachtsatz aufgestellt, sondern im Vordrucke des ausgestellten Aufnahmescheines selbst findet sich die Bemerkung:

„Reibhölzer in Blech, Zündhütchen und dergleichen bedürfen besonderer Übernahmescheine,“

welcher Vorschrift gemäß, wie schon bemerkt ist, das zum Übernahmescheine gebrauchte Formular auf weißem Papiere gewählt ist. Daß aber bengalische Sicherheitszündhölzer ihrer besonderen Beschaffenheit nach nicht unter den allgemeinen Begriff Sicherheitszündhölzer zu subsumieren seien, ist vom Kläger nicht dargethan. Der Berufungsrichter geht also ohne Rechtsirrtum davon aus, daß dies fragliche Gut unter den Begriff Sicherheitszündhölzer falle.

7. Die bisherigen Ausführungen beziehen sich auf die besondere Beschaffenheit der Warengattung, zu welcher die abgeladenen Güter gehören, und auch nur hiervon handeln die besprochenen Erklärungen der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft in den von ihr ausgegangenen Schriftstücken. Es kann nun aber auch das abgeladene konkrete Gut Besonderheiten haben, insofern es die Eigenschaft der Feuergefährlichkeit erhält, die ihm als Gattungseigenschaft nicht zukommt, und auch in dieser Beziehung kann eine Verheimlichung dem Verfrachter gegenüber vorkommen und die Haftung des Verfrachters herbeiführen. Diese Besonderheit des Gutes kann in einer Eigenschaft

der zu transportierenden Ware ihren Grund haben, sie kann aber auch in der Verpackung liegen. Bei Sicherheitszündhölzern, deren charakteristische Eigenschaft darin besteht, daß eine Entzündung nur dann erfolgt, wenn der Kopf des Zündholzes an der besonders beschaffenen Außenseite des Behältnisses gerieben wird, kann mangelhafte Verpackung eine solche Berührung namentlich dadurch ermöglichen, daß durch die Erschütterung des Transportes losgelöste Köpfe oder Teile derselben aus dem Kästchen, in welches sie gelegt waren, heraus und mit der Außenseite desselben oder eines anderen Kästchens in Berührung kommen.

Nicht jede Unterlassung der Anzeige der thatsächlich vorhandenen besonderen Beschaffenheit des Gutes (d. h. des Inhaltes oder der Verpackung) kann aber dem Befrachter zur Schuld angerechnet werden. Hat dieser die Ware in Verpackung von einem Anderen bezogen, so wird er auch dem Verfrachter gegenüber genügend sorgfältig verfahren sein, wenn er sich im allgemeinen von der Ordnungsmäßigkeit der Ware und der Verpackung überzeugt hat. Weiteres wird ihm nicht zuzumuten und daher auch die stillschweigende Übernahme einer Garantie für ordnungsmäßige Beschaffenheit des Gutes nach beiden Richtungen hin nicht anzunehmen sein. In einem solchen Falle wird sich seine Verpflichtung auf Abtretung der etwaigen Ansprüche an den Autor beschränken.

Diese ganze Frage ist nicht etwa deswegen als unpraktisch zu bezeichnen, weil nach eingetretenem Unfalle die betreffenden Beweise nicht geführt werden könnten; denn einmal ist dies namentlich dann sehr wohl möglich, wenn, wie im vorliegenden Falle, Teile der betreffenden Ladung nicht zerstört worden sind. Ferner ist aber auch nicht ausgeschlossen, daß der Richter aus den Umständen, unter welchen der Unfall eingetreten ist, sich die Überzeugung bildet, daß der Schaden nur infolge mangelhafter Beschaffenheit der Ware oder der Verpackung entstanden sein könne. Es ist daher nicht korrekt, wenn der Berufsrichter ausspricht:

„Die Thatsache, daß die Kiste in Brand geraten ist, und daß man eine bestimmte Ursache dafür, wie es scheint, bisher nicht ermittelt hat, kann selbstverständlich als ein Beweis erhöhter Feuergefährlichkeit nicht gelten.“

Es fragt sich also, ob nach dieser Richtung hin die erforderlichen Behauptungen aufgestellt, bezw. ob dieselben vom Berufsrichter genügend berücksichtigt sind.“

(Es wird ausgeführt, daß ersteres nicht der Fall sei, und es heißt dann weiter:)

... „Zur Begründung der Behauptung, daß die Beschaffenheit des konkreten Gutes die Explosion verursacht habe, wäre jedenfalls noch die Behauptung, daß bei Anbordnahme des Gutes in einer der dem Verfrachter bekannten allgemeinen Beschaffenheit derartiger Güter entsprechenden Weise verfahren, namentlich jede bedeutendere Erschütterung vermieden worden sei. Dies behauptet der Kläger nicht, und eine Bezugnahme auf die in der Verklarung enthaltene allgemeine Erklärung über die Schullosigkeit des Schiffers und der Schiffsbesatzung genügt hierzu umsoweniger, als vorher über den Hergang bei der Anbordnahme der betreffenden Kiste nichts angegeben ist.

Keinesfalls kann darin, daß der Berufungsrichter eine genügende Bestimmtheit der Behauptung vermißt, ein Rechtsirrtum gefunden werden.

II. Nach den vorstehenden Ausführungen würde der Verfrachter unter den vorliegenden Umständen keinen Schadensanspruch geltend machen können, welchen er durch die Explosion des Gutes an seinem eigenen Schiffe erlitten hätte.

1. Es fehlt aber auch an jedem Grunde dafür, daß sich die Sache anders gestalten sollte, wenn der Verfrachter das Gut mit einem fremden, von ihm gecharterten Schiffe transportieren ließ und dieses Schiff durch die Explosion beschädigt wurde.

Ob er zu einem solchen Verfahren befugt war, kommt hier nicht zur Erwägung, da die Beklagten hiergegen nichts eingewendet haben. Der dem Kläger cedierte Anspruch ist mithin nicht begründet.

2. Ebenfalls nicht begründet ist aber der vom Kläger schon ursprünglich aus eigenem Rechte geltend gemachte Anspruch. In der Klageschrift heißt es:

„Am 14. Dezember 1886 lieferten Beklagte die Kisten an Bord des dem Kläger gehörigen Dampfers „India“, welcher sie zur Erfüllung des mit dem Beklagten geschlossenen wie anderer Stückgutfrachtverträge gechartert hatte.“

Obgleich bei Formulierung oder Niederschrift dieses Satzes ersichtlich ein Versehen vorgefallen ist, herrscht doch über den Sinn desselben kein Zweifel. Die Hamburg-Südamerikanische Gesellschaft hatte zur Ausführung von Stückgutfrachtverträgen den Dampfer „India“ ge-

chartert und die Beklagten angewiesen, ihre Güter auf diesen Dampfer abzuladen. Dieser Anweisung waren die Beklagten nachgekommen. Der Schiffer beziehentlich Rheder des Dampfers „India“ stand also den Beklagten als Vertreter der Hamburg-Südamerikanischen Gesellschaft gegenüber. Derselbe muß sich daher gefallen lassen, daß, wenn er auch seinen Anspruch auf aquilische Culpa stützt, die Beklagten ihm gegenüber das Kontratsverhältnis geltend machen. Das Verhältnis liegt gerade so, wie wenn der Verfrachter wegen der Verletzung seines eigenen Schiffes aquilisch geklagt hätte. Der Kläger kann sich also nicht etwa auf den im Art. 564 Abs. 2 H.G.B. ausgesprochenen Grundsatz berufen, daß der infolge unrichtiger Bezeichnung seiner Güter u. auch anderen Personen als dem Verfrachter haftbar gewordene Befrachter von seiner Verbindlichkeit dadurch nicht befreit wird, daß er mit Genehmigung des Schiffers gehandelt hat. Es bedarf mithin der Untersuchung nicht, ob überhaupt eine aquilische Haftung begründet sein würde.“