

7. Zur Auslegung des Art. 6 lit. 1 und des Art. 11 des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 (R.G.Bl. von 1892 S. 793). Stillschweigendes Einverständnis über die Gewährung einer tarifwidrigen Frachtrückvergütung? Rechtswirksamkeit eines solchen Einverständnisses?

I. Zivilsenat. Ur. v. 21. September 1898 i. S. R. (Rl.) w. den preuß. Eisenbahnfiskus (Bekl.). Rep. I. 192/98.

I. Landgericht I Berlin.

II. Kammergericht daselbst.

Der Kläger besorgte täglich Güterversendungen von Berlin über Osnabrück nach Blissingen. Für derartige Güterbeförderungen kamen bis zum 1. Februar 1898 bei sogenannter „direkter“ Versendung die Frachtsätze des Tarifes vom 15. August 1887 zur Anwendung.

Auf Grund des Tarifes für den rheinisch-westfälisch-niederländischen Verkehr vom 1. April 1895 ergaben sich jedoch billigere Frachten im Falle einer „Umkartierung“ der Güter in Osnabrück. Der Unterschied betrug bei Ladungen von 5000 Kilo je 0,41 M, bei Ladungen von 10000 Kilo je 0,51 M auf 100 Kilo.

Der Beklagte ließ auch nach dem Inkrafttreten des erwähnten Tarifes vom 1. April 1895 für die seitdem vom Kläger aufgegebenen Sendungen die direkte Sendung stattfinden und erhielt vom Kläger die für die direkte Versendung vorgesehenen Frachtsätze des Tarifes vom 15. August 1887. Vorgeschieden in den Frachtbriefen war die Umkartierung in Osnabrück vom Kläger nicht. Auf die Reklamationen des Klägers vom 20. und 22. April und 31. August 1895 und vom

21. April 1896 zahlte jedoch der Beklagte für die in den Reklamationen angegebenen, bis zum 1. November 1895 erfolgten Sendungen diejenigen Beträge zurück, um welche bei jeder einzelnen Sendung die Fracht durch Anwendung des direkten Tarifes höher war, als sie bei Anwendung des Umkartierungstarifes gewesen wäre. In den Begleitschreiben wurde nichts davon gesagt, daß der Kläger für die Zukunft die Umkartierung vorschreiben müsse.

Auch bei den Sendungen, die später erfolgten, schrieb der Kläger die Umkartierung in Osnabrück nicht vor; der Beklagte ließ sie nicht vornehmen, und es wurden daher vom Kläger die höheren Frachtsätze des direkten Tarifes erhoben. Für die hier in Betracht kommenden Sendungen betrug der Unterschied zwischen dem höheren und dem niedrigeren Frachtsatz im ganzen 7014,92 *M.* Die vom Kläger verlangte Zurückzahlung auch dieses Betrages verweigerte der Beklagte, und jener erhob daher Klage auf dieselbe.

Der Kläger vertrat die Ansicht, daß Beklagter nach den mehrfachen Reklamationen des Klägers in Verbindung mit den Vorschriften des § 51 der hier subsidiär anwendbaren „Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands“ die Umkartierung der Sendungen (in Osnabrück) als dem Willen und dem Interesse des Klägers entsprechend habe vornehmen müssen. Die Unterlassung der Umkartierung, wodurch die Mehrkosten entstanden seien, enthalte ein grobes Verschulden des Beklagten, das dieser nach dem Art. 6 lit. 1 des „internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr“ vom 14. Oktober 1890 und nach Art. 51 der angezogenen Verkehrsordnung vertreten müsse.

Der Beklagte hielt sich zur Zurückzahlung der geforderten Beträge nicht für verpflichtet. Er machte geltend: Kläger hätte die Umkartierung in den Frachtbriefen ausdrücklich vorschreiben müssen, wie dies in den Artt. 6 lit. 1 und 7 des internationalen Übereinkommens gefordert werde; die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands finde hier keine Anwendung, da sämtliche Sendungen auf Grund durchgehender Frachtbriefe aus dem Gebiet des einen in das eines anderen Vertragsstaates befördert seien; in Ermangelung einer Umkartierungsvorschrift habe Beklagter die Wahl des direkten Tarifes schon um deswillen als den Interessen des Klägers entsprechend erachtet, weil es sich um durchgehende, zumeist nach England bestimmte Sendungen gehandelt habe, die durch die mit der Umkartierung gewöhnlich verbundene Transport-

verzögerung die Schiffsankünfte nach England hätten verfehlen können, wie denn Kläger auch des öfteren sich wegen Transportverzögerungen beschwert habe; aus den früheren Reklamationen des Klägers, denen aus Coulanz stattgegeben sei, habe man auch den vermutlichen Willen des Klägers nicht schließen können, weil jede Sendung ein für sich abgeschlossenes Ganzes bilde.

Das Landgericht verurteilte den Beklagten dem Klagebegehren gemäß. Auf die Berufung des Beklagten wurde dagegen die Klage abgewiesen.

Die Revision des Klägers ist zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen:

„Unstreitig liegen die tatsächlichen Voraussetzungen für die Anwendbarkeit des internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 vor. Dieses Übereinkommen hat für die von ihm beherrschten Frachtverträge ausschließliche Geltung in dem Sinne, daß die sonst geltenden Rechtsnormen und reglementarischen Bestimmungen nur insoweit Anwendung finden, als in dem Übereinkommen auf sie verwiesen ist, und als es sich um Rechtsfragen handelt, die das Übereinkommen offen läßt. Demgemäß enthält auch die Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands vom 15. November 1892 die Eingangsbestimmung, daß auf den internationalen Verkehr der deutschen Bahnen die Verkehrsordnung nur insoweit Anwendung finde, als dieser nicht durch besondere Bestimmungen geregelt sei. Es kann daher keinem begründeten Zweifel unterliegen, daß für den Herrschaftsbereich des internationalen Übereinkommens dessen Bestimmung im Art. 6 lit. 1 die Geltung der im § 51 lit. 1 der Verkehrsordnung gegebenen Vorschrift ausschließt, und auf letztere sich mithin der Kläger hier nicht berufen kann.

Nach Art. 11 des internationalen Übereinkommens erfolgt die Berechnung der Fracht nach Maßgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Absendern eine Preisermäßigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig.

Wie feststeht, bestand zur hier fraglichen Zeit für Sendungen von Berlin nach Blissingen ein direkter Tarif; es konnte aber für solche Sendungen auf Grund des Tarifes für den rheinisch-westfälisch-

niederländischen Verkehr vom 1. April 1895 durch Umkartierung in Osnabrück ein billigerer Frachtsatz als derjenige des direkten Tarifes erlangt werden, und der Streit der Parteien dreht sich zunächst darum, ob diese Umkartierungbahnseitig hätte vorgenommen werden müssen, oder nicht. Unmittelbar hier zutreffende Vorschriften enthält das internationale Übereinkommen nicht. Die Vorschrift des Art. 6 lit. e trifft nicht zu, weil ein Spezialtarif im Sinne des Art. 14 oder des Art. 35 hier nicht in Frage steht, und die Bestimmung des Art. 6 lit. 1 bezieht sich ihrem Wortlaute nach nur auf den Fall, wenn eine Wahl zwischen verschiedenen Schienenwegen möglich ist. Es unterliegt indes keinem Bedenken, diese Bestimmung sinngemäß auch auf den Fall anzuwenden, wenn für einen und denselben Transport verschiedene Normaltarife in Betracht kommen.

Vgl. Gerstner, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 212; Rosenthal, Internationales Eisenbahnfrachtrecht S. 98.

Dies entspricht der Natur der Verhältnisse, und dafür kann man sich mit Grund insbesondere auch darauf berufen, daß in dem durch die Ausführungsbestimmungen zum internationalen Übereinkommen vorgeschriebenen Frachtbriefformulare die 8. Spalte die allgemeine Überschrift „Angabe der anzuwendenden Tarife und Routenvorschrift“ („Tarifs et itinéraires réclamés“) erhalten hat.

Davon, daß die Bestimmung des Art. 6 lit. 1 hier Anwendung finde, geht auch das Berufungsgericht aus. Es gelangt dann aber zur Abweisung der Klage auf Grund der Annahme, daß die Bahn mit Rücksicht auf die möglicherweise mit der Umkartierung verknüpften Transportverzögerungen ohne Verschulden, jedenfalls ohne grobes Verschulden den direkten Tarif als den für den Kläger zweckmäßigsten habe ansehen können, und es Sache des Klägers gewesen wäre, die Anwendung des Umkartierungstarifes (oder die Umkartierung) in den Frachtbriefen vorzuschreiben.

Die hiergegen gerichteten Angriffe der Revision können nicht für begründet erachtet werden. Sie kommt hauptsächlich auf die Ausführung des Klägers zurück, aus den früheren Reklamationen habe entnommen werden müssen, daß Kläger die Umkartierung und damit die Anwendung des billigeren Tarifes wünsche. Diese Ausführung ist aber nicht zutreffend. Wollte der Kläger die Umkartierung, so hatte er, nachdem er wahrgenommen, daß sie unterblieben war, die

dringendste Veranlassung, sie fortan in den Frachtbriefen vorzuschreiben. Schrieb er sie gleichwohl nicht vor, so ließ dies darauf schließen, daß er sie nicht wollte, und war schon damit ein ausreichender Grund für die Bahnbehörde gegeben, nach wie vor von der Umlartierung abzusehen, dem gegenüber es auf die vom Kläger herangezogene Verwaltungsvorschrift für den Verkehr mit Österreich-Ungarn so wenig, wie darauf ankommen kann, ob, wie der Kläger behauptet hat, in der Regel eine Transportverzögerung infolge der Umlartierung nicht eintritt. Allerdings mag der Kläger sich der Erwartung hingeeben haben, daß er stets mit Erfolg werde reklamieren können. Abwegig ist es aber, wenn geltend zu machen versucht ist, daß die Bahn sich mit dem Verfahren des Klägers, die Umlartierung nicht stattfinden und sich dann hinterher einen Teil der Fracht zurückerstatten zu lassen, durch ihr Verhalten stillschweigend einverstanden erklärt habe. Daraus allein, daß vier Reklamationen des Klägers stattgegeben, und ihm nicht anheimgegeben worden ist, in Zukunft die Umlartierung vorzuschreiben, läßt sich ein solches Einverständnis noch nicht ableiten, und zwar umsoweniger, als die Umlartierung die notwendige Voraussetzung für die Nichtanwendung des direkten Tarifes war, die Bahnbehörde sich mithin durch das unterstellte Einverständnis mit der oben erwähnten Verbotsvorschrift in Widerspruch gesetzt haben würde, woraus sich zugleich ergibt, daß, wenn es vorgelegen hätte, darauf ein rechtlich begründeter Anspruch nicht würde gestützt werden können.“...