

101. 1. Haftung des Verfrachters für Unfälle, von denen die Ladung beim Entlöschen des Binnenschiffs betroffen wird.
2. Zulässigkeit und Tragweite von Konnossementsklauseln, wodurch die Haftung des Verfrachters für seine Leute eingeschränkt wird.

3. Inwieweit ist die Feststellung des Zustands des Gutes durch gerichtlich ernannte Sachverständige notwendig für die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen des Befrachters? Binnenschifffahrtsgesetz (Fassung vom 15. Juni 1895) §§ 7, 56 Abs. 1, 58, 61.

I. Zivilsenat. Urt. v. 29. Oktober 1902 i. S. Aktienges. Pr. (Rl.) v. Rh. & Seeschiff.-Akt.-Ges. (Bekl.). Rep. I. 173/02.

I. Landgericht Köln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der der Beklagten gehörige Dampfer „Industrie VIII“ war am 13. Mai 1897 mit einer Ladung von 1280 Ballen Jute, die für die Mechanische Jutespinnerei und Weberei zu Bonn bestimmt war, in Bonn angekommen und hatte daselbst am Rheinwerft festgemacht. Die Ballen waren teils unter Deck, teils auf Deck, und zwar hier in Schichten bis zu 6 Ballen verstaут. Am 14. wurde mit der Entlössung der Ladung begonnen, und zwar in der Weise, daß die Ballen Stück für Stück unter Benutzung des auf dem Dampfer befindlichen Spriets hochgewunden, nach dem Ufer zugekehrt und auf einen Wagen, der auf einer Ladebühne stand, abgeladen wurden. Als der dritte Ballen schwebend dem Lande zugekehrt war, verlor das Schiff sein Gleichgewicht, neigte sich nach Steuerbord und schüttete eine größere Anzahl Ballen der Deckladung in den Strom zwischen Schiff und Werft. Alsdann kippte der Dampfer nach der anderen Seite über und schüttete auch hier eine fast ebenso große Zahl Ballen über Bord. Dadurch war das Gleichgewicht im Schiffe wiederhergestellt, der Dampfer lag wieder gerade, und die Entlössung konnte vollendet werden. Die weggetriebenen Ballen konnten nur zum kleinsten Teile geborgen werden; auch war beim Überneigen des Schiffskörpers Wasser in den Raum gedrungen und hatte die dort liegenden Ballen beschädigt. Im ganzen kamen infolge des Unfalls 111 Ballen ganz in Verlust, und es wurden 275 mehr oder weniger stark durch Wasser beschädigt. Der Gesamtschaden, den die Mechanische Jutespinnerei und Weberei durch diesen Unfall erlitt, einschließlich der zu seiner Feststellung aufgewandten Kosten, bezifferte sich auf 9772,76 M.

Auf Grund der mit ihr abgeschlossenen Transportversicherung

erzehrte die Klägerin der Mechanischen Jutespinnerei und Weberei diesen Betrag, und sie trat durch diese Zahlung nach ihren Versicherungsbedingungen in die Rechte des Versicherten gegen Dritte ein. Diese Rechte machte sie dann gegen die Beklagte als Frachtführerin geltend, indem sie deren Verurteilung zur Erstattung der Schadenssumme nebst Prozeßzinsen beehrte.

Zur Begründung der Klage führte die Klägerin an, daß der Unfall auf ein Verschulden „der Beklagten bezw. ihrer Angestellten“ zurückzuführen sei. Das Schiff sei zu hoch beladen gewesen, und bei der Entloßung seien grobe Fehler begangen worden. Man habe unterlassen, für eine ausreichende Befestigung der Deckladung zu sorgen, und auch dadurch fahrlässig gehandelt, daß man sich bei der Löschung nicht des Dampfkrans am Ufer, sondern des eigenen Dampfsprietss bedient habe.

Die Beklagte bemängelte in der ersten Instanz den Betrag des Schadens und die Schüßigkeit der Klage nicht, machte aber geltend, daß weder ihr noch der Schiffsbesatzung ein Verschulden zur Last falle. Es sei mit der Beladung und Entladung des Schiffes so verfahren worden, wie immer am Rhein verfahren werde. Verlust und Beschädigung seien auf einen unglücklichen Zufall zurückzuführen.

Nach Erhebung eines Zeugenbeweises über die Art und Weise, wie sich der Unfall des näheren zugetragen, verurteilte das Landgericht die Beklagte zur Zahlung von 9772,76 *M* nebst Prozeßzinsen. Die Entscheidungsgründe führten näher aus, daß die Beklagte den ihr nach § 58 B.Sch.G. obliegenden Beweis, daß der Schaden durch Umstände herbeigeführt sei, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten, nicht erbracht habe.

In der Berufungsinstanz brachten beide Parteien neue Tatsachen vor, woraus folgendes hervorzuheben ist.

Unstreitig hatte die Mechanische Jutespinnerei und -Weberei der Beklagten den Transport ihrer sämtlichen Bezüge von Rohjute in gepreßtem Ballen „ab Dock oder Importschiff London . . . bis frei Schiff Bonn“ zum Saße von 8,75 *M* die Tonne für die Jahre 1896 und 1897 übertragen. Die Transporte sollten erfolgen auf Grund der Konnossemente der Beklagten.

Das Konnossement, das über den vorliegenden Transport aus-

gestellt war, und auf Grund dessen die Mechanische Zutespinnerei und -Weberei die Güter empfangen hatte, war ein Formular der Beflagten und datierte London, 8. Mai 1897. Es enthielt u. a. folgende Klauseln:

The following are the exceptions and conditions . . .

The Act of God, the Emperor's Enemies, Pirates, Robbers, Restraint of Princes, Rulers and People, Strikes or Combinations afloat or ashore at home or abroad, Vermin, Jettison, Barratry and Collision, Fire on Board, in Hulk, or Craft, or on Shore, and all Accidents, Loss and Damage, whatsoever, from Machinery, Boilers, Steam, and Steam Navigation, or from Perils of the Seas, Canals and Rivers, or from any Act, Neglect, or Default, whatsoever, of the Pilot, Master, Officers, Engineers, Crew, Servants or Agents of the Owners, in the management or navigation of the Ship, or otherwise, and the Owners being in no way liable for any consequences of the causes before mentioned.

The Ship, her Owners or Master, are not liable (as regards negligence or otherwise) for any loss, damage, or injury in respect of Goods shipped, unless previous arrangements in writing have been made.

. . . . .

All Goods are only accepted to be put on board and taken out at Merchant's risk.

Nach dem Konnossemente sollten die Ballen mit dem Rechte der Umladung in ein anderes Schiff mit dem Dampfer „Energie“ nach Köln und von da nach Bonn befördert werden. Demgemäß waren die Ballen in Köln in den Dampfer „Industrie VIII“ umgeladen worden.

Die Beflagte machte geltend, daß sie auf Grund der Konnossementsklauseln für den Schaden überhaupt nicht in Anspruch genommen werden könne. Die Entschädigung sei nicht Sache des Schiffs, sondern Sache des Empfängers gewesen, der sie durch den Spediteur C. N. zu Bonn habe besorgen lassen. Die Mitwirkung des Kapitäns und die Benutzung der Löschvorrichtung des Dampfers seien ein Akt bloßer Gefälligkeit gewesen, der sie nicht berühre. Auch fehle die in § 61 B.Sch.G. vorgeschriebene Feststellung des

Schadens durch gerichtlich ernannte Sachverständige. Jedenfalls aber hafte die Beklagte nach § 4 B.Sch.G. nur mit Schiff und Fracht.

Die Klägerin trat dem entgegen. Sie bestritt, daß die Befreiungsklauseln zuträfen. Die Beklagte habe die Beladung der „Industrie VIII“ in Köln selbst geleitet und hafte daher unbeschränkt. Die Klägerin bestritt ferner, daß die Entlöschung N. übertragen worden sei, und daß die Ablieferung des Gutes zur Zeit des Unfalls bereits erfolgt gewesen sei. Kapitän E. habe die Entlöschung geleitet. Die Vorschrift des § 61 komme nicht in Betracht, da ein Vertreter der Beklagten, D., bei der Schadensermittlung zugezogen sei und sie als richtig anerkannt habe.

Das Berufungsgericht wies die Klage ab. Das Reichsgericht hat aufgehoben und zurückerwiesen.

Aus den Gründen:

„Das Oberlandesgericht führt aus, daß es sowohl nach dem Binnenschiffahrtsgesetze wie nach den Bestimmungen des Konnolements Sache des Empfängers gewesen sei, die Entladung zu bewirken, und es folgert hieraus, daß Versehen, die bei der Entladung begangen wurden, vom Empfänger zu vertreten seien, so daß das Schiff nicht dafür verantwortlich gemacht werden könne, und zwar auch dann nicht, wenn der Schiffer „aus Gefälligkeit“ bei der Entladung mitgewirkt und sich hierbei eines Versehens schuldig gemacht habe.

Diese Darlegung kann nicht für richtig erachtet werden. Vielmehr sind die rechtlichen Bedenken und Zweifel, die das Oberlandesgericht selbst im Fortgange seiner Entscheidungsgründe hiergegen aufwirft, als durchaus berechtigt anzuerkennen.

Wie das Oberlandesgericht selbst feststellt, war im vorliegenden Falle mit der Entlöschung des Schiffs die Ablieferung des Frachtguts an den Empfänger verbunden, wie dies bei einer Entlöschung am Bestimmungsorte immer der Fall sein wird, wenn nicht etwa der Ausnahmefall des § 52 B.Sch.G. vorliegt. Die Ablieferung des Frachtgutes an den Empfänger bildet einen Teil, und zwar den wichtigsten Teil der dem Frachtführer obliegenden Vertragspflichten (§ 28 B.Sch.G. in Verbindung mit Art. 403 H.G.B.). Sie ist ein zweiseitiger Akt, der wie jedes Geben und Nehmen ein Zusammenwirken zweier Personen, des Abliefernden und des Empfängers, bedingt. Im Hinblick auf die technischen Schwierigkeiten, die obwalten,

wenn aus einem Schiffe empfangen werden soll, können Zweifel und Streitigkeiten entstehen, wo das Gut gegeben und genommen werden soll, ob es an Land oder an Bord, und hier ob es im Raume oder auf Deck aus der Hand des einen in die des anderen übergehen soll. Um dem vorzubeugen, bestimmt das Binnenschiffahrtsgesetz in § 56 Abs. 1:

„Sofern nicht durch Vereinbarung ein anderes bestimmt ist, hat der Empfänger gepackte Güter auf dem Schiffe, lose Güter in dem Schiffe abzunehmen und die weitere Entladung zu bewirken.“

Vgl. auch § 41 B.Sch.G. und Artt. 562 und 594 S.G.B.

Nach dieser Norm hätte Kapitän E. sich darauf beschränken können, den Leuten der Futespinnerei die zur Deckladung gehörigen Ballen an Bord der „Industrie VIII“ anzuweisen und ihnen die Beförderung an Land zu überlassen, sowie demnächst die Raumladung auf Deck zu schaffen und hiermit alsdann wieder ebenso zu verfahren. Unstreitig ist aber Kapitän E. so nicht zu Werke gegangen. Vielmehr hat er die Beförderung der Ballen an Land selbst in die Hand genommen und sie unter Benutzung der eigenen Löschorrichtungen des Schiffs mittels des Dampfpriets heben und auf dem Werft in den Wagen der Spinnerei (oder ihres Spediteurs) abladen lassen. Hiernach muß — mangels anderweitiger Behauptungen oder Feststellungen — unterstellt werden, daß die Ablieferung des Frachtgutes im vorliegenden Falle an Land erfolgt ist: erst auf dem Frachtwagen sind die Ballen aus der Hand des Schiffers in die Hand des Empfängers übergegangen.

Ist das aber der Fall, so verliert die Bestimmung des § 56 Abs. 1 für die zu treffende Entscheidung alle Bedeutung. Die Beteiligten haben sich nach diesem dispositiven Rechtsätze nicht gerichtet, sondern sie haben — was in ihrer Macht stand — eine andere Methode der Ablieferung gewählt. Aus welchen Beweggründen sich der Schiffer darauf eingelassen hat, ist unerheblich. Ob eine Gefälligkeit vorliegt, oder ob (wie wohl wahrscheinlicher ist) das Interesse an einer Beschleunigung der Entlösung und an Schonung des Schiffs der Anlaß war, erscheint gleichgültig. Die Tatsache, daß erst an Land abgeliefert worden ist, bleibt immer bestehen.

Daraus folgt, daß das Oberlandesgericht sowohl in der Annahme irrt, „die Abnahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten“

(§ 61) sei schon an Bord erfolgt gewesen, und es habe sich der Unfall folgeweise nach der Ablieferung (§ 58) zugetragen, als auch darin, daß es Versehen des Schiffers bei der Entlösung dem Empfänger selbst zur Last legen will. Was der Schiffer tut, um die Ablieferung zu bewerkstelligen, tut er in Erfüllung des Frachtvertrags, und dabei hat er nach § 7 Abs. 1 die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers anzuwenden.

Hiernach erscheint die erhobene Klage — wenn man zunächst von den Einreden der Beklagten absieht — jedenfalls als rechtlich begründet, wenn auch mit der aus § 4 sich ergebenden Beschränkung auf Schiff und Fracht. Und zwar in zwiefacher Weise. Als Rechtsnachfolger des Ladungsbeteiligten kann sich die Klägerin auf § 7 stützen und — wie sie es tatsächlich getan hat — den Nachweis unternehmen, daß Kapitän E. bei der Entlösung die Sorgfalt eines ordentlichen Schiffers nicht angewendet habe. Oder sie kann sich — dies ist der im Urteile der ersten Instanz verwertete rechtliche Gesichtspunkt — auf § 58 stützen, wonach der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung durch Verlust oder Beschädigung des Frachtguts entstanden ist, sofern er nicht beweist, daß der Verlust oder die Beschädigung durch Umstände herbeigeführt ist, welche durch die Sorgfalt eines ordentlichen Frachtführers nicht abgewendet werden konnten.

Zu ihrer Verteidigung hat sich die Beklagte auf die im Latbestande wiedergegebenen Bestimmungen des Konnossements berufen.

Was nun diese Klauseln anlangt, so ist die an letzter Stelle genannte („All Goods are etc.“) ohne Bedeutung. . . .“ (Wird näher ausgeführt.)

„Dagegen muß allerdings mit dem Oberlandesgerichte die an erster Stelle wiedergegebene Klausel zu gunsten der Beklagten für durchgreifend erachtet werden.

Inhalts dieser Klausel hat sich die Beklagte frei gezeichnet

1. von der Haftung für gewisse näher bezeichnete Gefahren und Unfälle — und
2. von der Haftung für Nachlässigkeit oder Versehen der Schiffsbesatzung oder sonstiger Angestellter

„in the management or navigation of the Ship or otherwise“.

Hiernach bedarf es nicht der Erörterung, ob eines der zu 1. auf-

geführten Ereignisse vorliegt. Denn gegenüber der Klage, wie sie soeben umschrieben worden ist, greift jedenfalls die Befreiung unter 2. — die sog. Nachlässigkeitsklausel — Platz. Diese Klausel ist hier in der umfassendsten Weise formuliert (vgl. *Boyens, Seerecht* Bd. 2 S. 222 fig.), und es bedarf namentlich im Hinblick auf die Beifügung der Worte „or otherwise“ nicht noch der Prüfung, ob die behufs Entlösung der Ladung entfaltete Lätigkeit des Schiffers unter den Begriff „management of the Ship“ fällt. Auch wird jeder etwaige Zweifel durch die an zweiter Stelle wiedergegebene Klausel ausgeräumt, die sich ausdrücklich auch auf Nachlässigkeit der Angestellten in Bezug auf die Behandlung der Güter erstreckt.

Daß aber derartige Befreiungsklauseln in Konnossementen, auch wenn ihr Inhalt sehr umfassend ist, nach deutschem Rechte gültig und rechtswirksam sind, hat das Reichsgericht oft ausgesprochen.

Vgl. *Entsch. des R.G.'s in Civilf.* Bd. 11 S. 110, Bd. 25 S. 107; *Hanseat. Gerichtsz.* 1889 Hauptbl. Nr. 88.

Hiernach müßte, wenn nur die bis jetzt erörterte Begründung der Klage in Frage käme, die Revision als unbegründet zurückgewiesen werden. Es kommt aber weiter in Betracht, daß die Klägerin nicht bloß Versehen der Schiffsbesatzung, sondern auch ein eigenes Verschulden der Beklagten selbst geltend gemacht hat. Die Klägerin ist der Ansicht, daß die Beladung des Schiffes gegen den Brauch ordentlicher Schifffahrt verstoßen habe, weil die Decklast im Verhältnis zu dem im Raume verstaute Gewichte zu hoch genommen worden sei. Diese zu hohe Beladung sieht sie als Ursache des Unfalls an und behauptet, sie sei in Köln „unter der Leitung und Beaufsichtigung der Beklagten“ erfolgt.

Auf die Behauptung, daß die Beklagte selbst die Beladung bewirkt habe, ist das Berufungsgericht überhaupt nicht eingegangen. Im übrigen aber erledigt es diese Ausführung der Klägerin durch die Erwägung, daß die Art der Beladung dem Empfänger erkennbar gewesen sei und daß er daher die Entlösung demgemäß habe einrichten, also auf die Benutzung des Sprietes am Schiffsmaste verzichten und sich des Werfttrans bedienen müssen.

Diese Betrachtung hängt mit der schon widerlegten Auffassung des Berufungsgerichts zusammen, daß die ganze Entlösung rechtlich so anzusehen sei, als wäre sie durch den Empfänger selbst bewirkt.

Die Erwägung ist daher schon aus diesem Grunde nicht geeignet, die Entscheidung zu tragen. Sie ist aber auch abgesehen hiervon unschlüssig. Denn daraus, daß ein Dritter sieht, wie ein Schiff beladen ist, folgt noch nicht, daß er auch über dessen Ladefähigkeit und insbesondere darüber unterrichtet ist, ob diese bis zur äußersten Grenze angespannt ist, so daß das Schiff nicht auf dem gewöhnlichen Wege, sondern nur unter Beobachtung besonderer Vorsichtsmaßregeln entläßt werden darf.

Mit Rücksicht auf diese Begründung der Klage konnte der Revision der Erfolg nicht versagt werden, denn die Verteidigungsbehelfe der Beklagten erscheinen dieser Klagebegründung gegenüber zur Zeit jedenfalls nicht als durchgreifend.

Was insbesondere die erste Konnossementsklausel anlangt, so steht bezüglich der herkömmlichen Nachlässigkeitsklausel der Rechtsatz fest, daß sich der Rheder (oder Schiffseigner) hierauf nicht berufen kann, insoweit ihn selbst ein Verschulden trifft oder insoweit das Verschulden eines anderen, nicht zur Schiffsbesatzung gehörigen Bevollmächtigten des Rheders (oder Schiffseigners) zu grunde liegt.

Vgl. Ur. des Reichsgerichts vom 6. Februar 1889, Hanseat. Gerichtsz. 1889 Hauptbl. Nr. 37.

In ihrer herkömmlichen Fassung erstreckt sich die Nachlässigkeitsklausel aber auch nur auf Versehen der Schiffsbesatzung, hier aber ist sie ausgedehnt auf

„Servants or Agents of the Owners“.

Hiernach wird es vor allem näherer Angaben und Feststellungen darüber bedürfen, welche nicht zur Schiffsbesatzung gehörige Personen in Köln die Beladung geleitet und beaufsichtigt haben, und ob diese Personen, weil sie gesetzliche Vertreter der beklagten Aktiengesellschaft sind, dem Schiffseigner selbst gleichgestellt werden müssen, oder ob sie als Servants oder Agents des Schiffseigners gelten können. Auch wird im Hinblick auf § 7 Abs. 3 B.Sch.G. zu beachten sein, daß es für die Begründung einer persönlichen, von der Befreiungsklausel nicht berührten Haftung der Beklagten ausreichen würde, wenn die fehlerhafte Beladung etwa auf eine von den gesetzlichen Vertretern der Beklagten erteilte Anweisung zurückzuführen sein sollte.

Was sodann den dem § 61 B.Sch.G. entnommenen Einwand anlangt, so wird auch dieser Rechtsbehelf eventuell einer erneuten Be-

urteilung zu unterziehen sein. Denn die Auffassung des Oberlandesgerichts, diese gesetzliche Bestimmung könne keine Anwendung finden, weil der Schaden erst „nach der Abnahme des Gutes durch den Empfangsberechtigten“ entstanden sei, ist nach dem anfangs Gesagten nicht haltbar. Andererseits aber wird in Betracht kommen, daß die in § 61 vorgeschriebene „Feststellung des Zustands des Gutes durch gerichtlich ernannte Sachverständige“ nur insoweit gefordert werden darf, als der Zweck der Bestimmung, nämlich die alsbaldige Beseitigung von Zweifeln und Unsicherheiten über Menge, Zustand oder Beschaffenheit der Güter, eine solche Feststellung nötig machte. Bei einer Beschädigung des Gutes, zu deren Ermittlung allemal eine besondere Sachkunde gehört, wird dies stets der Fall sein. Es kann auch bei einem Verluste an der Menge des Gutes der Fall sein, z. B. wenn zu dessen quantitativer Bestimmung eine besondere Sachkunde erforderlich ist, oder wenn sich bei der Ablieferung eine Meinungsverschiedenheit über die tatsächlich angebrachte Menge herausstellt. Besteht die Ladung aber aus einer Mehrzahl unter sich gleichartiger Frachtstücke, deren Menge einfach durch Zählung zu ermitteln ist, und herrscht bei der Ablieferung zwischen den Beteiligten über die tatsächlich abgelieferte Stückzahl kein Streit, so ist offensichtlich für eine „Feststellung des Zustands des Gutes durch gerichtlich ernannte Sachverständige“ kein Raum. Es kann nicht wohl die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein, die Beteiligten zu einer mit Kosten und Weitläufigkeiten verknüpften Maßregel zu nötigen, wenn diese Maßregel überflüssig und zwecklos ist. Überflüssig und zwecklos aber würde es sein, wenn z. B. in einem Falle, wo zwei Faß Wein abzuliefern sind und nur eines abgeliefert wird, immer erst noch ein Sachverständiger zugezogen werden müßte, der dies feststellte. Nach dem, was bislang vorgetragen ist, scheint die Sache in Bezug auf den Verlust der 111 Ballen nicht anders zu liegen, vielmehr scheint gleich bei der Ablieferung volle Gewißheit und Klarheit darüber bestanden zu haben, daß statt der 1280 Ballen, worüber das Konnossement lautet, nur 1169 abgeliefert worden sind.

Insoweit es hiernach auf die Unterlassung einer amtlichen Besichtigung des Frachtgutes vor der Abnahme noch ankommen wird, erscheint die Replik der Klägerin erheblich, daß C. D. in Bonn als Vertreter der Beklagten die Schadensermittlung, die zwischen der Ver-

sicherungsgesellschaft und der Empfängerin stattgefunden hat, gebilligt habe. Denn wenn diese zur Zeit noch streitige Tatsache festgestellt werden sollte, so würde die Beklagte mit ihrer Berufung auf § 61 nicht zu hören sein, da eine derartige Erklärung ihres Vertreters als Verzicht auf die Formalitäten des § 61 aufgefaßt werden müßte.

Hiernach war das angefochtene Urteil aufzuheben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuberweisen" . . .