

97. Große Haverei. Einrede aus § 702 Abs. 3 H.G.B. Steht diese Einrede dem Reeder, welcher von dem Ladungsempfänger den Beitrag zur großen Haverei einfordert, dann entgegen, wenn der Frachtvertrag die Freizeichnung von der Haftung für nautisches Verschulden des Schiffers enthält?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 29. April 1905 i. S. F. M. & Co. (Bekl.) w.
M. (Kl.). Rep. I. 604/04.

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

Aus den Gründen:

... „Daß bei der in Rede stehenden Strandung des Dampfers „Rossija“ im Kanale von Kertsch eine gemeinsame, unmittelbare und erhebliche Gefahr für Schiff und Ladung im Sinne des Art. 702 A.D.H.B., jetzt § 700 H.G.B., gegeben war, ist vom Berufungsgericht zutreffend dargelegt und von der Revisionsklägerin in der Revisionsinstanz nicht mehr in Zweifel gezogen worden. Die Aufwendungen, welche zur Errettung des Schiffes und der Ladung aus der gemeinsamen Gefahr gemacht wurden, sind nach Abs. 2 der erwähnten Gesetzesstelle als große Haverei von Schiff, Fracht und Ladung gemeinsam zu tragen, und zugleich ist durch Art. 704 Abs. 1 A.D.H.B., jetzt § 702 Abs. 1 H.G.B., für das deutsche Recht außer Zweifel gestellt, daß die Anwendung der Bestimmungen über große Haverei dadurch nicht ausgeschlossen wird, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder eines Beteiligten herbeigeführt wurde. Über die Tragweite dieser Bestimmungen und der an dieselben sich anschließenden Absätze 2 und 3 des Art. 704 A.D.H.B. geben die Protokolle der Kommission zur Beratung eines Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuchs (Luz., Protokolle Bd. 6 S. 2687 flg.) genügende Auskunft. Bei Erörterung der Frage, ob und inwieweit es auf die Anwendung der Grundsätze der großen Haverei von Einfluß sei, wenn die Gefahr eine verschuldete gewesen, wurde hervorgehoben: im allgemeinen scheine es gerechtfertigt, von der Ansicht auszugehen, es würden durch den Umstand, daß die Gefahr schuldhaft herbeigeführt sei, weder die Existenz noch die Wirkungen der großen Haverei aufgehoben. Gleichwohl könne ein solches Verschulden nicht unter allen Umständen ohne Einfluß bleiben; seine Wirkungen würden vielmehr nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen folgende sein. Wenn einer derjenigen, welcher von der Gefahr oder dem zur Errettung aus derselben gebrachten Opfer betroffen worden sei, die Gefahr schuldhaft herbeigeführt habe, so könne er für den Nachteil, der ihm widerfahren sei, keinen Ersatz fordern, müsse vielmehr noch den anderen Betroffenen den ihnen ent-

standenen Schaden ersetzen. Sei die Gefahr durch den Schiffer oder die Mannschaft veranlaßt gewesen, so werde es sich fragen, ob der Reeder im Hinblick auf die entsprechenden Beschlüsse der Versammlung zu Art. 407 des preussischen Entwurfs nach den obwaltenden Umständen für dieses Verschulden aufzukommen habe, oder nicht. Wo dies der Fall sei, werde die Sache sich ebenso verhalten, als wenn der Reeder selbst das Verschulden begangen hätte; er werde somit seinen eigenen Schaden tragen und die anderen Beteiligten schadlos halten müssen. Habe endlich ein Dritter, der an Schiff und Ladung gar nicht beteiligt sei, die Gefahr schuldhaft herbeigeführt, so werde dies für das Verhältnis der Interessenten von Schiff und Ladung unter sich nicht anders zu beurteilen sein, als wenn die Gefahr durch Zufall entstanden wäre. Von diesen allgemeinen Rechtsgrundsätzen, die auch dem Entwurf nach Ausweis der Motive zum Grunde lägen, im Gesetze abzuweichen, sei kein genügender Grund vorhanden; namentlich fehle es an ausreichenden Motiven dafür, nach dem Beispiele des holländischen Rechts zu bestimmen, daß unter allen Umständen keine große Haverei vorhanden, wenn die Gefahr durch Verschulden des Schiffers oder der Mannschaft herbeigeführt sei. „Um jeden Zweifel darüber auszuschließen, daß die Versammlung es bei der eben dargelegten Anwendung allgemeiner Rechtsgrundsätze belassen wolle, werde beantragt, folgenden dem Entwurfe entsprechenden Zusatzartikel anzunehmen.“ Daraufhin wurde der Artikel, welcher seinem Inhalt nach im wesentlichen dem Art. 704 A.D.S.G.B. entsprach, „nach kurzer Diskussion einstimmig zum Beschlusse erhoben“. Diese Entstehungsgeschichte des Art. 704 liefert den klaren Beweis dafür, daß bei der Einschaltung desselben lediglich beabsichtigt war, die Anwendung der allgemeinen Rechtsgrundsätze auch für den Fall sicherzustellen, daß die Gefahr, welche zur großen Haverei geführt hat, durch ein Verschulden herbeigeführt wurde. Für den vorliegenden Fall kommt lediglich das Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung, des Schiffers, in Frage, und in dieser Beziehung ist durch Abs. 3 des Art. 704 bestimmt, daß, wenn die Gefahr durch eine Person der Schiffsbesatzung verschuldet ist, die Folgen dieses Verschuldens auch der Reeder nach Artt. 451 und 452 A.D.S.G.B., jetzt §§ 485. 486 S.G.B., trägt. Ist es nun aber hiernach gewiß, daß die Verantwortlichkeit des Reeders im Fall der großen Haverei, verschuldet

durch eine Person der Schiffsbesatzung, von welcher der Abs. 3 a. a. D. spricht, keine andere ist, als diejenige Haftung, welche ihm in Artt. 451 und 452 U.D.H.G.B., jetzt §§ 485. 486 H.G.B., allgemein auferlegt ist, so ergibt sich daraus die unmittelbare Folgerung, daß der Reeder auch im Falle der großen Haverei überall von der Haftung für das Verschulden des Schiffers, welcher die zur großen Haverei führende Gefahr herbeigeführt hat, frei wird, wo er nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen für den Schaden, der durch das Verschulden des Schiffers verursacht wurde, nicht einzustehen hat, weil er durch eine besondere gesetzlich zulässige Verabredung von der Haftung für den Schaden, welcher durch das Verschulden des Schiffers entstand, dem Ladungsempfänger gegenüber sich freigezeichnet hat. So liegt die Sache aber hier gegenüber der Beklagten als Ladungsempfängerin selbst, wie gegenüber allen Ladungsempfängern, welche sie vertritt.

Die in Betracht kommenden Konnossemente enthalten unstreitig sämtlich die Klausel, daß der Schiffer berechtigt ist, ohne Lotfen zu fahren, und daß die Haftung des Reeders ausgeschlossen ist für „Strandungen, Zusammenstöße und alle anderen Unfälle bei der Schifffahrt und alle Verluste und Schäden, die dabei verursacht wurden, sogar wenn sie sich ereignet haben durch Nachlässigkeit, Fehler oder Irrtum in der Beurteilung von seiten des Lotfen, des Kapitäns, der Schiffsmannschaft oder anderer Bediensteter des Schiffseigners“. Auf diese vertragsmäßige Befreiung von der Haftung für das Verschulden des Schiffers kann sich der Kläger, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, auch in diesem Strandungsfall berufen, weil es richtig ist, was auf Seite 6 des angefochtenen Urteils des Näheren ausgeführt ist, daß es sich bei den Vorwürfen, welche gegen die Führung des Schiffs unmittelbar vor der Strandung desselben am 28. Mai 1899 erhoben werden, überall um ein nautisches Verschulden des Schiffers handelt, welches er in Ausführung seiner Dienstverrichtungen auf sich geladen haben soll. Da der Klägerin kraft der Vertragsabrede ein derartiges Verschulden als ein solches, für welches sie zu haften hätte, nicht entgegengehalten werden kann, so erscheint die Klage auf Zahlung des Havereikostenbeitrags, wie das Berufungsgericht zutreffend angenommen hat, als begründet.

Damit ist der Negligenzklausel keineswegs, wie die Revision meint, eine Ausdehnung gegeben, welche ihr nach ihrem Zweck und

Inhalt nicht zuläme; sie äußert vielmehr, wie dies nach ihrer Stellung im Frachtvertrage ihre Bestimmung ist, ihre Wirkung auf das ganze Rechtsverhältnis der vereinbarten Güterbeförderung von Anfang bis zu Ende und gewinnt eine besondere Bedeutung gerade dann, wenn der normale Verlauf der Güterbeförderung durch ein Ereignis unterbrochen wird, welches den gewöhnlichen Gang der Beförderung stört und die Frage veranlaßt, ob ein durch diese Störung verursachter Schaden, der an sich in großer Haverei zur Verteilung zu kommen hat, von dem Reeder aus dem Grunde nicht eingefordert werden kann, weil er nach allgemeinen Grundsätzen für ein Verschulden des Schiffers in Ausführung seiner Dienstverrichtungen nicht zu haften hat. Da nun aber eine Beschränkung der allgemeinen gesetzlichen Haftung des Reeders auf dasjenige Maß der Verantwortung, welches auch nach Vereinbarung der Negligenzklausel noch übrig bleibt, zulässig ist, würde es einer besonderen gesetzlichen Bestimmung bedürftig haben, wenn die Wirkung der Vereinbarung bei einem durch nautisches Verschulden des Schiffers herbeigeführten Fall der großen Haverei nicht zur Geltung kommen dürfte. Der Umstand, daß die große Haverei ein selbständiges Rechtsinstitut ist, berechtigt noch keineswegs zu der Schlussfolgerung, daß die verabredeten Bedingungen der Güterbeförderung auf die im Verlaufe derselben eintretende Havereigrößeverteilung ganz ohne Einfluß bleiben müßten.

Im vorliegenden Fall enthalten die Konnossemente aber auch noch eine besondere Bestimmung, welche den Schluß rechtfertigt, daß nach dem ausgesprochenen Willen der Beteiligten die Beschränkung der Haftung des Reeders aus dem Verschulden des Schiffers, die für die Beziehungen aus dem Frachtvertrage vereinbart war, auch im Falle des Eintritts einer großen Haverei, wenn sie durch ein nautisches Verschulden des Schiffers herbeigeführt war, ihre Wirkung beibehalten sollte. Die Konnossemente enthalten übereinstimmend die weitere Festsetzung:

„General Average payable according to York-Antwerp Rules 1890“. Es ist also des Falles, daß eine Verteilung in großer Haverei bei Ausführung des Frachtvertrages eintreten könnte, ausdrücklich gedacht. Und für diesen Fall hat man sich nicht etwa veranlaßt gesehen, die Befreiung des Reeders von der Haftung für nautisches Verschulden des Schiffers, wie sie allgemein für das Vertragsverhältnis

vereinbart war, außer Wirksamkeit zu setzen und eine besondere Bestimmung noch beizufügen, sondern man hat sich mit dem ausgesprochenen allgemeinen Grundsatz begnügt und es für angemessen befunden, in bezug auf die Einzelfragen, deren Regelung bei der Verteilung in großer Haverei in Betracht kommt, auf die Regeln zu verweisen, welche in den York-Antwerp Rules von 1890 enthalten sind. Wenn nun trotz dieser Erwähnung der großen Haverei und trotz der Verweisung auf die York-Antwerpener Regeln von 1890 im Frachtvertrage für den Fall, daß die große Haverei durch ein nautisches Verschulden des Schiffers eintrat, nichts Besonderes festgesetzt worden ist, so rechtfertigt dies den Schluß, daß die im Frachtvertrag vereinbarte Freizeichnung des Reeders für nautisches Verschulden des Schiffers nach dem Willen der Beteiligten auch für den Fall rechtswirksam bleiben sollte, daß die große Haverei durch ein Verschulden des Schiffers in Ausführung seiner Dienstverrichtungen herbeigeführt wurde. Die Beklagte ist demnach mit Recht zur Zahlung verurteilt worden.“ . . .