

73. Seefracht. Zur Bedeutung der Klausel: Im Falle einer Blockade des Bestimmungshafens . . . steht es dem Kapitän frei, die Güter zu löschen „at the nearest safe and convenient port“.

I. Zivilsenat. Ur. v. 13. Januar 1917 i. S. R. Reederei- und Schiffsbauaktiengesellschaft (Bell.) w. H. G. u. Gen. (Kl.). Rep. I. 157/16.

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

Die Beklagte hat vor Kriegsausbruch mit ihrem Dampfer „M. R.“ Güter von Batum nach Hamburg verschifft. Als der Dampfer am 31. Juli 1914 vor Calamata in Griechenland angekommen war, erfuhr er nach der Behauptung der Beklagten von dem Zustande drohender Kriegsgefahr. Er fuhr dann nach Triest, wurde dort ausgewiesen, fuhr weiter nach Sebenico und löschte schließlich die Ladung Anfang Oktober 1914 in Fiume. Die Kläger meldeten sich als Konnossementsempfänger und erhielten die Güter gegen Zahlung der Fracht Batum—Hamburg sowie der von der Beklagten für die Fahrt von Sebenico nach Fiume beanspruchten Versiegelungskosten ausgeliefert. Diese Versiegelungskosten haben die Kläger unter Protest gezahlt. Sie waren der Ansicht, daß die Beklagte die Kosten ohne rechtlichen Grund beansprucht habe, und verlangten mit der Klage die von ihnen gezahlten Beträge zurück.

Die Kammer für Handelsfachen des Landgerichts erkannte gemäß dem Klageantrage. Gegen diese Entscheidung legte die Beklagte Berufung ein. In der Berufungsinstanz hat die Beklagte auch gegen die Klageansprüche mit den in Fiume ihr angeblich erwachsenen Entlöschungskosten — die sie bisher nicht in Rechnung gestellt hatte — eventuell aufgerechnet. Das Oberlandesgericht wies durch Teilurteil die Berufung der Beklagten insoweit als unbegründet zurück, als nicht der noch ungeklärte Aufrechnungseinwand entgegenstand. Auch die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Das Oberlandesgericht hat durch das mit der Revision angefochtene Teilurteil den Klägern die Klageforderungen insoweit zugesprochen, als diese die von der Beklagten zur Aufrechnung verstellten . . . Gegenforderungen übersteigen. Das Landgericht, Kammer für Handelsfachen, hatte, weil die Gegenforderungen von der Beklagten in der ersten Instanz noch nicht geltend gemacht waren, die Klageforderungen ganz zuerkannt. Bei der Beurteilung haben die Vorinstanzen zwei Gründe in Betracht gezogen, die beide aus der Klausel b der (übereinstimmenden) Konnossemente hergeleitet werden. Diese Klausel bestimmt im wesentlichen folgendes:

In case of blockade or interdict of the port of destination, or if without such blockade or interdict the entering of the port of discharge should be considered unsafe, or should the Master, after entering the port, consider same unsafe by reason of war, disturbances or boycott, he will be at liberty to land the goods at the nearest safe and convenient port at the risk and expense of the goods. The Ships responsibility to cease upon the discharging and storing of the goods, same being placed in charge of any mercantile agent or Consul; the Master shall, however, give immediate notice by letter to the Shippers and Consignees of the goods as far as they can be ascertained. In case of quarantine . . . In each of above-mentioned cases such discharge shall be considered a final delivery at the steamers destination and full freight and charges shall become due . . .

Die Kammer für Handelsachen stützt ihre Entscheidung in erster Linie darauf, daß Sebenico zwar ein safe port, aber im Sinne der Klausel kein für Löschung und Ablieferung der Waren convenient port gewesen sei. Dabei wird dargelegt, die Beklagte selber habe geschildert, welche Hindernisse in Sebenico für eine Löschung vorgelegen hätten. An Land seien keine Lagerhäuser vorhanden gewesen, es habe auch nicht die Möglichkeit bestanden, die Waren im Anschluß an die Löschung in Eisenbahnwagen nach einem Plage zu bringen, wo sie hätten gelagert und verkauft werden können. In zweiter Linie weist das Gericht darauf hin, daß die Beklagte tatsächlich die Ladung in Sebenico nicht gelöst habe; vielmehr sei die Reise erst in Fiume beendet worden, so daß Sebenico für das Verhältnis zwischen Schiff und Ladung nur als Zwischen- und Nothafen anzusehen sei. Hiernach sei der in der Klausel vorgesehene Fall, die Güter auf Gefahr der Empfänger an Land zu bringen, überhaupt nicht eingetreten. Dieser zweite Entscheidungsgrund wird in den Urteilsgründen des Oberlandesgerichts — das allerdings seine Ausführungen mit dem Satze beginnt, „der zutreffenden Entscheidung des Landgerichts wäre lediglich beizutreten“ — näher erörtert und zur Entscheidungsgrundlage gemacht. Für final delivery sei die Löschung der Ladung maßgebend. „Ob die Ladungsempfänger durch die Entlösung in Fiume hinsichtlich der Wertung der Ware besser gestellt worden seien, als wenn die Löschung in Sebenico stattgefunden hätte, sei belanglos; denn die

bis zum final delivery, also bis zum Lösungshafen zurückgelegte Reise löse nur den Anspruch auf die Vertragsfracht aus, und die Vorteile, die durch die Entlösung in dem vom Kapitän gewählten Hafen den Ladungsempfängern zufielen, könnten niemals zur Begründung eines Bereicherungsanspruchs verwertet werden, weil sie die rechtmäßige Folge einer Fahrt des Schiffes seien, für die das Schiff das volle Äquivalent in der Zahlung der Vertragsfracht empfangen habe und zu der es kraft des Vertrags so lange verpflichtet gewesen sei, als es nicht vorher die Ladung in einem safe and convenient port auch gelöscht habe.“

Die Revision bekämpft beide Entscheidungsgründe. Gegenüber dem zweiten Entscheidungsgrunde weist sie darauf hin, daß nach dem Vortrage der Beklagten die Ladungsempfänger aufgefordert seien, die Waren in Sebenico zu empfangen. (Es heißt in dem an die Ladungsempfänger gerichteten Schreiben der Beklagten vom 31. August 1914: „Laut Konnossementsbedingung hat hiermit — nämlich mit dem Anlaufen des Hafens Sebenico — der Dampfer sein Frachtengagement erfüllt, und der Frachtbetrag ist nunmehr fällig.“) Damit sei, wie die Revision meint, der Rücktritt vom Frachtvertrag erklärt worden. Und der Schiffer habe bei der Nichtmeldung der Kläger Recht und Anlaß gehabt, für die Ladung und deren Interessenten zu sorgen (§ 632 HGB.). Diese Sorge sei sachgemäß durch Verbringung der Waren nach Fiume betätigt worden. Offenbar nicht nur sachwidrig, sondern unverständlich wäre es gewesen, die Waren zunächst in Sebenico zu löschen, lediglich um eine angeblich formale Voraussetzung für die Beendigung des Frachtvertrags zu schaffen, und sie demnächst unter Aufwendung von Zeit, Mühe und großen, zu Lasten der Kläger gehenden Kosten wieder einzuladen und alsdann nach Fiume zu befördern.

Der Revision muß zugegeben werden, daß sich gegen den zweiten Urteilsgrund nicht unerhebliche Bedenken geltend machen lassen. Es braucht indessen hierauf nicht näher eingegangen zu werden, da die von der Revision gegen den ersten Entscheidungsgrund erhobenen Angriffe ungerechtfertigt sind und dieser Grund die angefochtene Entscheidung selbständig trägt. Es ist zutreffend, daß Sebenico nach den von der Beklagten selbst gemachten tatsächlichen Angaben nicht als ein „geeigneter Hafen“ betrachtet werden durfte. Konnte deswegen

die Beklagte Sebenico nicht als Endpunkt der Reise behandeln, so liegt die weitere Reise nach Fiume innerhalb der Verpflichtungen der Beklagten, welche durch die vereinbarte Fracht Batum-Hamburg abgegolten werden. Die oben angeführte, von der ersten Instanz zugrunde gelegte Darstellung der Verhältnisse in Sebenico hat sich in der zweiten Instanz nicht wesentlich verschoben. In dem vorgetragenen Berufungsschriftsatz der Beklagten werden, abgesehen von den hohen Kosten der Leichterfahrt nach Sebenico, erwähnt: „das dortige durch Speichermangel bedingte Risiko und namentlich die schlechte Verwertbarkeit der Waren infolge geringer Absatzmöglichkeit in Sebenico und der ungenügenden und teuren Bahnverbindung über Spalato nach Österreich-Ungarn.“ Daß diese Angaben berichtigt werden sollten, läßt sich nicht etwa daraus folgern, daß die Beklagte nach dem Tatbestande des Berufungsurteils noch ferner vorgebracht hat: „der Hafen in Sebenico sei geeignet gewesen für das Schiff. Sie beziehe sich auf das Gutachten von M. & Co., daß es möglich gewesen sei, die Güter in Sebenico an Land zu bringen und zu verstauen.“ Dieses Vorbringen läßt jene Folgerung um so weniger zu, als in dem von der Beklagten vorgelegten, an sie gerichteten Schreiben der genannten Firma M. & Co. unter dem 30. August 1914 berichtet worden war: „In Sebenico liegen derzeit 56 Handelsschiffe österreichisch-ungarischer Flagge. Die dortigen Zollmagazine sind zu klein, und ein Verkauf der Ware an diesem kleinen Orte ist ausgeschlossen.“

Faßt man die über Sebenico aufgestellten eigenen Behauptungen der Beklagten zusammen, so erhellt, daß es in diesem Hafen nicht nur an einer annehmbaren Absatzmöglichkeit für die Waren fehlte, sondern daß diese auch nicht in ordnungsmäßiger Weise eingelagert werden konnten. Zugleich mangelte es an einer diese Unzuträglichkeiten ausgleichenden Bahnverbindung. Die Revision will in Übereinstimmung mit der von der Beklagten in den Vorinstanzen erklärten Auffassung trotzdem Sebenico als „geeigneten“ Hafen im Sinne der Klausel ansehen, indem sie davon ausgeht, die Bedenken, die einer Lösung in Sebenico entgegenstanden hätten, seien „nicht technischer, sondern rein merkantiler Natur“ gewesen. Das Risiko infolge des Speichermangels, die schlechte Absatzmöglichkeit in Sebenico selbst und die Unzulänglichkeit der Bahnverbindung seien Dinge, die ausschließlich das Schicksal der Ladung nach ihrer Trennung vom Schiffe betreffen;

sie machten den Hafen von Sebenico nicht zu einem ungeeigneten im Sinne der Klausel. Ob ein Hafen safe and convenient sei, müsse vom Standpunkte des Schiffes, nicht vom Standpunkte der Verwertbarkeit der Ware aus beurteilt werden.

Diese Darlegungen können nicht gebilligt werden. Es wird in ihnen einseitig das Interesse des Schiffes vertreten, während die Interessen der Ladungsempfänger nicht die gebührende Berücksichtigung finden. Zu fordern ist eine Vermittlung zwischen den beiderseitigen Interessen. Ein Widerstreit der Interessen der Ladungsempfänger untereinander ist im vorliegenden Falle nicht ersichtlich. Was Schiff einerseits und Ladung andererseits betrifft, so stehen beide, nachdem die Güter in das Schiff verladen worden sind, in einer tatsächlichen Gemeinschaft, die einen ausgleichenden, vermittelnden Interessenschutz verlangt. Eine völlige Hintenansetzung der Ladungsfürsorge widerspricht schon dem Geiste der handelsrechtlichen Gesetzesvorschriften (vgl. z. B. §§ 535, 536, 582, 592 HGB.). Sie widerspricht aber auch unzweifelhaft dem Sinne der Klausel, wie sich dieser aus ihrem Gesamtinhalte ergibt. In der Klausel wird ausdrücklich bestimmt, daß die Haftung des Schiffes aufhört — nicht etwa schon mit der Entladung, sondern — erst mit einer ordnungsmäßigen, eine kaufmännische Aufsicht ermöglichenden Einlagerung der Güter (The ships responsibility to cease upon the discharging and storing of the goods, same being placed in charge of any mercantile agent or Consul . . .) Hierdurch erhält der Begriff des safe and convenient port eine nähere Erläuterung, und es tritt mit hinreichender Klarheit hervor, daß Rücksichten „merkantiler Natur“ nicht ausgeschlossen werden sollen. Wenn die Gerichtspraxis unter safe port einen Hafen versteht, in dem das Schiff weder aus politischen noch aus sanitären oder elementaren Gründen Gefahr läuft, so mag man in der Hinzufügung des Wortes convenient eine Rücksichtnahme auch auf die Ladung angedeutet finden. Daß es nicht Brauch ist, diese Rücksichtnahme auszuschalten, wird bestätigt durch die Fassung der entsprechenden Klausel in anderen üblichen Konnossementsformularen. Zahlreiche Formulare nämlich, die ebenfalls den safe and convenient port nennen, verbinden damit die Bestimmung, daß die Ware bei der Entladung into proper and safe keeping zu bringen sei (vgl. C. Leggett, Bills of Lading, 2. Aufl., Anhang C. VII, XIX, XXI,

XLII, XLVII, LIV). Damit wird ebenfalls deutlich auf die Wahrung der Interessen hingewiesen, die mit den bereits ausgeschifften Gütern verknüpft sind. Die Auswahl des an die Stelle des ursprünglichen Bestimmungshafens tretenden Ersatzhafens ist für die Erhaltung des Wertes der Ware in vielen Fällen nicht minder wichtig, als die Nichtbeschädigung der Ware während der Reise. Das „Schicksal der Ladung nach ihrer Trennung vom Schiffe“ bei der Auswahl des Ersatzhafens unbeachtet zu lassen, könnte nur dann als gerechtfertigt angesehen werden, wenn eine unzweideutige Konnossementsklausel dies zuließe.

Danach kann Sebenico im Hinblick auf die angeführten tatsächlichen dortigen Zustände als ein geeigneter Lösungshafen nicht bezeichnet werden. Die Revision war somit zurückzuweisen.“