

53. 1. Einwirkung des Krieges auf die Vertragsbestimmung, daß Schiedsgerichte eines feindlichen Staates anzurufen und die Rechtsstreitigkeiten nach dem Rechte des feindlichen Staates zu entscheiden seien.

2. Zum Gefahrübergange bei überseeischen Kaufgeschäften.

3. Zur Bedeutung des Begriffs „Havarie“.

BOB. §§ 243, 446, 447; HOB. §§ 700, 701.

I. Zivilsenat. Ur. v. 8. Juni 1918 i. S. B. & Co. (Rl.) w. H. und Gen. (Bekl.). Rep. I. 393/17.

I. Landgericht Mannheim, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht Karlsruhe.

Die Klägerin, eine deutsche Firma, hatte von der Firma W. & Cia. in Buenos Aires 2500 Tonnen Mais auf Rotterdam gekauft. Hiervon verkaufte sie einzelne Teilladungen weiter an die beklagten deutschen Firmen. Den Kaufgeschäften wurde der La Plata-Getreidevertrag, Formular 26 der London Corn Trade Association in deutscher Übersetzung, mit einzelnen Abänderungen zugrunde gelegt. Im Juli 1914 ließ die Firma W. & Cia. 2500 Tonnen Mais im Hafen von Rosario auf dem englischen Dampfer Hyades verladen, der einige Tage vor Ausbruch des Krieges zwischen Großbritannien und dem Deutschen Reich die Seereise antrat. Am 16. August 1914 wurde er im südlichen Teile des Atlantischen Ozeans von dem deutschen Kreuzer Dresden aufgebracht und mit der Ladung versenkt.

Die Klägerin nahm die Beklagten auf Bezahlung der Kaufpreise nebst Protestkosten in Anspruch. Zur Begründung behauptete sie, am

8. und 10. August 1914 von W. & Cia. über die 2500 Tonnen Mais Verladeanzeigen erhalten zu haben, die sie ihrerseits vor Versenkung des Dampfers an die Beklagten weitergegeben habe. Mit Rücksicht auf den durch die Verladeanzeigen herbeigeführten Übergang der Versenkungsgefahr habe sie die Dokumente von W. & Cia. aufgenommen; die Beklagten, denen sie sie habe vorlegen lassen, hätten die Aufnahme und die Begleichung der Kaufpreise verweigert.

Das Landgericht wies die Klage ab. Die Berufung wurde zurückgewiesen. Auch die Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

In den sämtlichen zwischen der Klägerin und den Beklagten abgeschlossenen Verträgen, die in ihrem Wortlaut — abgesehen von einigen Durchstreichungen und Ergänzungen — dem La Plata-Getreidevertragsformular der London Corn Trade Association entsprechen, ist die Bestimmung enthalten, daß die Gerichtshöfe Englands oder in England ernannte Schiedsrichter ausschließliche Gerichtsbarkeit über alle aus dem Vertrag entstehenden Streitfragen haben und „derartige Streitfragen gemäß den englischen Gesetzen entschieden werden sollen, welches auch immer das Domizil, der Wohnsitz oder die Geschäftsstelle der kontrahierenden Parteien sein oder werden möge.“ Ungeachtet dieser Bestimmung haben beide Vorinstanzen angenommen, daß die Zuständigkeit der deutschen Gerichte begründet und der Rechtsstreit nach deutschem Rechte zu entscheiden sei. Das Berufungsgericht hat hierzu ausgeführt, daß die Klausel über die Zuständigkeit englischer Staats- oder Schiedsgerichte und über die Anwendung englischen Rechtes ein einheitliches Ganze bilde, daß die Anrufung englischer Gerichte infolge des Krieges unmöglich und die Schiedsklausel damit hinfällig geworden sei, daß die Hinfälligkeit aber sich zugleich auf die Bestimmung über das anzuwendende Recht erstrecke, da diese mit der Schiedsklausel in unlöslichem Zusammenhange stehe. Falls aber, so heißt es weiter im Berufungsurteile, die vertragliche Unterwerfung unter das englische Recht fort, so sei zu erwägen, wie sich hinsichtlich des anzuwendenden Rechtes der Parteiwille bei vernünftiger Berücksichtigung aller wesentlichen Umstände gestaltet haben würde. Diese Überlegung führe zur Anwendung deutschen Rechtes, weil es sich um Geschäftsschlüsse handle, bei denen nur deutsche Firmen beteiligt seien, und die Bezahlung des Kaufpreises der Waren, die in Argentinien abzuladen und in Rotterdam zu löschen seien, innerhalb des Deutschen Reiches gegen Andienung der Dokumente zu erfolgen habe. Die vorstehenden Ausführungen lassen einen Rechtsirrtum nicht erkennen. Sie stimmen völlig überein mit der Auffassung, die für gleiche Klauseln vom VII. Zivilsenate des Reichsgerichts in dem Urteile vom 29. Juni 1915 (Warneyer Nr. 223) und vom II. Zivilsenate in dem Urteile vom 21. November 1916 II 302/16 vertreten worden, ist.

Deutſches Recht anwendend, hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Gefahr des zufälligen Unterganges mit der Einladung der Ware in den Dampfer *Hyades* und der Abſendung der Verladeanzeigen ſeitens der Klägerin an die Beklagten auf dieſe als Käufer gemäß §§ 243, 446, 447 BGB. übergegangen ſei, mithin der auf der Seereife eingetretene Verluſt an ſich die Beklagten betroffen habe. Trozdem iſt es ebenſo, wie das Landgericht, zur Abweiſung der Klage gelangt, da es die Einrede der Beklagten für durchgreifend erachtete, daß die Klage verſpätet angebracht wäre. . . . (Im folgenden wird ausgeführt, daß dieſe Einrede un begründet ſei).

Aus einem anderen Grunde iſt aber die Entſcheidung in der Sache ſelbſt für zutreffend zu erachten.

Im Berufungsurteile wird unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung des Reichsgerichts — RGZ. Bd. 87 S. 134, Bd. 88 S. 389 — der Übergang der Gefahr auf die Beklagten, wie folgt, begründet. Bei einem unter der Cif-Klauſel geſchloſſenen überſeeiſchen Abladegeſchäft, wie es hier in Frage ſtehe, habe der Verkäufer keine Gewähr für die richtige Ankunft der Ware zu tragen, vielmehr gelte für ihn der Abladehafen als Erfüllungsort zur Übergabe der Ware, ſo daß mit der Auslieferung der Ware an den Schiffer die Gefahr des zufälligen Unterganges und regelmäßig auch die der zufälligen Verſchlechterung auf den Käufer übergehe. Freilich bewirke die Einladung der Ware in das Schiff, wenn dieſe ungeſondert für mehrere Teilkäufer beſtimmt ſei, allein noch nicht den Gefahrübergang; es müſſe dann noch die Konzentration der Warenmenge auf die einzelnen Abnehmer hinzukommen. Hierzu genüge die Zuſendung einer Verladeanzeige an jeden Teilkäufer, die dadurch das Miteigentum an der ganzen Ladung zum entſprechenden Bruchteil erlangten. Im vorliegenden Falle ſeien die Verladeanzeigen den Beklagten vor dem 16. Auguſt 1914, dem Tage der Verſenkung des Dampfers *Hyades*, zugegangen; ſo daß die geſetzlichen Vorausſetzungen für die Spezialisierung des Kaufgegenſtandes damals bereits erfüllt geweſen ſeien.

Dieſen Ausführungen würde unbedenklich zuzustimmen ſein, wenn die Kaufabſchlüſſe der Parteien ſich als Cif-Abladegeſchäfte der gewöhnlichen Art, ohne eigentümliche Vertragsbeſtimmungen, darſtellen würden. In der Rechtsprechung des Reichsgerichts iſt aber bereits wiederholt hervorgehoben worden, daß auch bei Cif-Abladegeſchäften der Wille der Vertragſchließenden in Anſehung des Erfüllungsortes und des Gefahrüberganges ein abweichender ſein und eine ſolche vom Regelfall abweichende Willensrichtung nicht nur aus ausdrücklichen Vertragsbeſtimmungen, ſondern auch aus anderen Umständen, inſbeſondere dem Zusammenhang des Vertrags, hervorgehen könne (RGZ. Bd. 90 S. 1, Warneyer 1918 Nr. 27). Dementsprechend haben die Beklagten in der

Vorinstanz geltend gemacht, daß die Verträge der Parteien Bestimmungen enthielten, die mit der üblichen Auffassung von der Bedeutung der Cis-Klausel unvereinbar seien. Besonders haben sie auf die nachstehenden Bestimmungen hingewiesen:

„Pro rata: Alle lose, beschädigte Ware, Segel, sowie Mehr- oder Mindergewicht in der entlöschten Quantität ist unter den verschiedenen Empfängern . . . pro rata zu verteilen und jeder von ihnen, welcher mehr oder weniger als seinen Pro rata-Anteil empfängt, hat mit dem anderen . . . zu verrechnen.“

„Mindergewicht: Jedes Mindergewicht unter Konnossementsquantität ist vom Verkäufer und jedes Mehrgewicht über Konnossementsquantität ist vom Käufer . . . zu bezahlen.“

„Rye Terms: Die Beschaffenheit der Ware bei Ankunft wird garantiert . . . Leichte trockene Wärme, durch welche die Ware nicht gelitten hat, ist nicht zu beanstanden, aber Seewasser oder andere Beschädigungen muß vom Käufer mit einer Vergütung für Verschlechterung . . . empfangen werden.“

„Havarie: Jegliche Havarie ist für Verkäufers Rechnung.“ . . .

Das Berufungsgericht hat diesen Vertragsbestimmungen keine ausschlaggebende Bedeutung beigemessen. Die erstgenannten beiden Klauseln erklärt es für ganz nebensächlich. Die Rye Terms-Klausel bezeichnet es als eine ersichtliche Ausnahme von dem sonst geltenden Satze, daß die Gefahr des Unterganges der Ware den Käufer treffe. Der Havarieklausel endlich verfährt es die Anwendbarkeit auf den vorliegenden Fall, weil unter Havarie jeder Seeverlust, ausgenommen der Totalverlust, zu verstehen sei, letzterer also zu Lasten des Käufers gehe.

Diese Ausführungen sind nicht frei von Rechtsirrtum. Dem Berufungsgerichte kann darin beigepflichtet werden, daß die Pro rata- und die Mindergewichtsklausel keine Vorschrift enthalten, die mit der gewöhnlichen Gefahrregelung bei Cis-Abladegeschäften im Widerspruch steht. Dagegen durchbricht die Rye Terms-Klausel, wie auch das Berufungsgericht nicht verkennt, sehr wesentlich den Grundsatz, daß mit der Abladung der Ware in das Schiff die Gefahr des zufälligen Unterganges und einer zufälligen Verschlechterung auf den Käufer übergehen soll. Wenn der Verkäufer für die Beschaffenheit der Ware bei ihrer Ankunft im Bestimmungshafen die Gewähr übernimmt und sich zugleich verpflichtet, dem Käufer für Beschädigungen der Ware, die durch Seewasser oder auf andere Weise entstehen, Vergütung zu leisten, so gibt er damit zu erkennen, daß die Gefahr der Seereise zu einem erheblichen Teile auf ihm lasten soll (R.G.Z. Bb. 88 S. 73). Auffallend wäre es nun, wenn der Käufer, der gemeinhin die im überseeischen Hafen abgeladene Ware gar nicht hat besichtigen können, zwar von Tragung der Gefahr einer zufälligen Beschädigung befreit wäre, dagegen die Ge-

jahr des gänzlichen Unterganges der Ware übernommen hätte. Hier greift jedoch die Havarieklause ein, indem sie dem Verkäufer die Folgen einer jeden Havarie aufbürdet.

Der Ausdruck „Havarie“, gleichbedeutend mit dem Ausdrucke „Haverei“ des Handelsgesetzbuchs, hat in diesem Gesetze keine allgemeine Begriffsbestimmung gefunden. Hier ist eingehend nur die große Haverei behandelt, worunter nach § 700 alle Schäden zu verstehen sind, die dem Schiffe oder der Ladung oder beiden zum Zwecke der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß zugefügt werden, sowie auch die durch solche Maßregeln ferner verursachten Schäden, ingleichen die Kosten, die zu demselben Zwecke angewendet werden. Der großen Haverei, die von Schiff, Fracht und Ladung gemeinschaftlich zu tragen ist, wird im § 701 die von den Eigentümern des Schiffes und der Ladung für sich allein zu tragende besondere Haverei gegenübergestellt, die alle nicht zur großen Haverei gehörigen, durch einen Unfall verursachten Schäden und Kosten umfaßt, soweit die letzteren nicht nach § 621 als gewöhnliche oder ungewöhnliche Schiffsfahrtskosten von dem Verfrachter zu tragen sind. Aus dem Vergleiche der für die große und die besondere Haverei im Gesetze gegebenen Begriffsbestimmungen folgt, daß der allgemeine Ausdruck Haverei oder Havarie, dem auch der Ausdruck „Average“ des grundlegenden englischen Formulars entspricht, ohne jede Einschränkung die durch Unfälle während einer Seereise entstandenen Verluste bezeichnet, wobei unter „Unfall“ jedes von außen wirkende, zufällige und ungewöhnliche Ereignis zu verstehen ist, gleichviel, ob darauf ein Verschulden dritter Personen oder der Schiffsbesatzung eingewirkt hat (Hed., Recht der großen Haverei S. 623, Ulrich, Große Haverei S. 1, Woyens, Das deutsche Seerecht 2. Aufl. S. 460). Der Unfallbegriff deckt daher auch kriegerische Maßnahmen, wie Nehmung und Versenkung, wenn durch sie das Schiff oder die Ladung oder beide zugleich betroffen werden. Mit der Bestimmung des allgemeinen Begriffs „Havarie“ hat sich der erkennende Senat bereits in seinem Urteile vom 27. Februar 1905 I 115/04 beschäftigt und ausgeführt, daß die Havarie alle durch Unfälle während der Seereise entstehenden, über die regelmäßigen Kosten und Schäden der Schifffahrt hinausgehenden Verluste umfasse, mithin auch den Totalverlust in sich begreife. In dieser Auffassung ist festzuhalten, zumal die §§ 704, 705 HGB. den gänzlichen Verlust von Gegenständen zur besonderen Haverei rechnen, also bestätigen, daß der Havariebegriff auch den Totalverlust deckt.

Demgemäß ist die in den Verträgen der Parteien enthaltene Bestimmung, daß jegliche Havarie für Rechnung des Verkäufers geht, auf den gänzlichen Verlust der Ware mitzuerstrecken. Damit wird zugleich eine angemessene und dem Willen der Vertragsparteien entsprechende

Ergänzung und Verbollständigung der durch die Rye Terms-Klausel für den Fall der Beschädigung der Ware getroffenen Gefahrregelung erreicht. Unerheblich ist es, daß die Havariieklausel in ihrem zweiten Teile das Dispatcheverfahren betrifft und sich auf die große Haverei bezieht, für die auch hier der Verkäufer, und nicht der Käufer, als beitragspflichtig angesehen wird. Denn durch diese Bestimmung wird die Tragweite der vorhergehenden Bestimmung, daß „jegliche Havarie für Verkäufers Rechnung ist“, in keiner Weise beeinträchtigt. Demnach ergibt sich für den vorliegenden Fall aus der Havariieklausel, in Verbindung mit der Rye Terms-Klausel, daß die Vertragsschließenden für die Seereise die Gefahr des zufälligen Unterganges und der zufälligen Verschlechterung in einer vom gewöhnlichen Falle des Cif-Abladegeschäftes abweichenden Weise geregelt und sie allein dem Verkäufer zugewiesen haben. Diesen trifft daher der in Rede stehende Totalverlust der Ware, der seine Ursache in den während der Seereise gegen den Dampfer Syades ausgeführten kriegerischen Maßnahmen des Kreuzers Dresden hat. Nach Untergang der Ware konnte die Klägerin von den Beklagten, für die eine Gefahrhaftung bis dahin nicht begründet war, die Aufnahme der Dokumente und demgemäß auch die Entrichtung des Kaufpreises nicht mehr verlangen. Ihr auf Zahlung des Kaufpreises nebst Protestkosten gerichteter Anspruch ist daher mit Recht abgewiesen worden.“ . . .