

63. 1. Cif-Abladegeſchäft und Gefahrübergang.
2. Zur Auslegung des La Plata Grain-Vertrags.
3. Begriff des Totalverlustes.

II. Zivilſenat. Ur. v. 11. Juli 1919, i. S. Firma C. F. D. (Bekl.)
w. W. S. & Co. (Kl.). II 145/19.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsſachen.
- II. Oberlandesgericht baſelſt.

Durch Vertrag vom 5. Mai 1914 (La Plata Grain-Vertrag)
verkaufte die Klägerin der Beklagten 500 Tonnen Mais, Juni-Juli Ab-

labung cif Hamburg. Die Ware iſt unter dem 25. Juli 1914 in Buenos-Aires in den deutſchen Dampfer Hochfeld verladen worden, der ſeinen Beſtimmungsort nicht erreicht hat, vielmehr inſolge des Kriegs- ausbruchs Madeira angelaufen iſt, wo die Ware verſteigert wurde. Über den Verbleib des Erlöſes hat biſher nichts feſtgeſtellt werden können. Die Dokumente ſind der Beſagten ordnungsmäßig vorgelegt, ihre Einlöſung iſt von dieſer verweigert worden. Sie ſieht auf dem Standpunkte, daß die Gefahr des Transportes den Verkäufer treffe. Die Klägerin vertritt den entgegengeſetzten Standpunkt. Sie hat vom Reichskanzler die Genehmigung erwirkt, ihren Anſpruch auf Zahlung des Kaufpreiſes im Wege der Klage gerichtlich feſtſtellen zu laſſen, und beantragt feſtzuſtellen, daß ſie ihre Verpflichtungen aus dem Vertrag erfüllt habe und die Beſagte ohne Rückſicht auf das Schickſal der Ware vertragsmäßig Zahlung leiſten müſſe.

Während das Landgericht auf Abweiſung erkannte, gab das Oberlandesgericht der Klage ſtatt. Die Reviſion führte zur Herſtellung des erſten Urteils.

Gründe:

... „Es handelt ſich um die Auslegung des La Plata Grain-Vertrags, Formular 26, in Beziehung auf die Frage, ob oder inwiefern die Gefahr der Beförderung den Käufer trifft oder den Verkäufer. Der Vorderrichter hat für den Fall des Totalverlustes erſteres angenommen. Er bewegt ſich in den Bahnen der feſtſtehenden Rechtsprechung des Hanſeatifchen Oberlandesgerichts wie des Reichsgerichts, wenn er ausführt, daß bei einem überſeeiſchen Abladegeſchäft mit der Cif-Klauſel, wie ein ſolches hier vorliege, zwar unmittelbar darüber nichts beſtimmt ſei, ob der Ablade- oder der Beſtimmungsplatz Erfüllungsort ſein ſoll, daß inbeſſen eine ſtarke Vermutung dafür ſpreche, daß erſteres der Fall ſei, jedenfalls inſofern, als mit der Abladung, die damit zugleich erfolgte Spezialisierung des Vertragsgegenſtandes vorausgeſetzt, die Gefahr der verkauften Sache auf den Käufer übergehe, daß aber nicht ausgeſchloſſen ſei, daß nach dem Willen der Parteien, wie er in den einzelnen Vertragsbeſtimmungen zum Ausdruck gebracht ſei, Abweichendes gelten ſolle. In dem er hierauf die einzelnen in Betracht kommenden Beſtimmungen durchgeht, verkennt der Vorderrichter nicht, daß jedenfalls in einem gewiſſen Umfange der Verkäufer die Gefahr zu tragen habe. Es wird ausgeführt von der Deficiency-Klauſel, daß ſie zwar zunächſt nur von den Abweichungen zwiſchen der verkauften und der abgeladenen Menge der Ware handle, daß ſie aber auch für Quantitätsverluste, die auf der Reiſe eintreten, dem Verkäufer die Haftung auferlege; von der Ryo-Terms-Klauſel, daß ſie daſſelbe von qualitativer Veränderung der Ware beſtimme; von der Average-Klauſel endlich, daß ſie alle Schäden und Koſten, die während der Reiſe entſtehen und als Havarie zu

gelten haben, dem Verkäufer auferlege. Es wird anerkannt, daß danach der Verkäufer allerdings in wesentlichen Punkten die Gefahr der Reise zu tragen habe. Die Schlussfolgerung aber, daß danach allgemein die aus der Cif-Klausel zu entnehmende Vermutung hinsichtlich der Versicherung der Ware getroffenen Bestimmungen ab. Wenn bedungen sei, daß der Verkäufer nach seiner Wahl die Versicherung bei einem approved British or Continental Underwriter nehmen solle, daß er aber für dessen Zahlungsfähigkeit nicht hafte, so habe eine solche Bestimmung nur dann Sinn und Zweck, wenn der Käufer die Gefahr des Totalverlustes zu tragen habe, andernfalls wäre nicht zu verstehen, warum die Verantwortlichkeit überhaupt im Vertrag abgelehnt werde. Vor allem aber nötige die Vereinbarung, daß die Versicherung „free of war risk“ genommen werden solle, zu der Annahme, daß die Gefahr des Totalverlustes der Käufer habe tragen sollen. Daß die Versicherung gegen Kriegsgefahr dem Käufer überlassen bleiben solle, spreche dafür, daß nicht der Verkäufer sondern der Käufer die durch den Ausbruch des Krieges heraufbeschworenen Gefahren, und zwar nicht nur das Kriegsrisiko der Seereise im versicherungstechnischen Sinne, sondern schließlich alle wirtschaftlichen Folgen des Krieges zu tragen habe.

Das wird von der Revision mit Recht als rechtsirrtümlich beanstandet. Der La Plata Grain-Vertrag hat — dem Berichte nach offenbar in der gleichen Form wie der vorliegende — den ersten Senat des Reichsgerichts in der Entscheidung vom 8. Juni 1918 (RGZ. Bd. 93 S. 166) beschäftigt. Dort wird ausgeführt, daß die Pro rata- und die Deficiency-Klausel allerdings nicht in das Gewicht fielen, wohl aber die Rye-Terms-Klausel sehr wesentlich den Grundsatz, daß die Gefahr der Reise den Käufer treffe, durchbreche. Indem der Verkäufer die Gewähr für die Beschaffenheit der Ware am Bestimmungsort übernehme und sich zugleich verpflichte, dem Käufer für Beschädigungen der Ware Vergütung zu leisten, gebe er zu erkennen, daß die Gefahr der Seereise zu einem erheblichen Teile auf ihm lasten solle. Der an sich auffällige Gedanke aber, daß diese Gefahrübernahme beschränkt sein solle auf Beschädigung im Gegensatz zum Totalverlust, werde durch die Havariieklausel erledigt, in welcher der Verkäufer die Gefahr jeder Havarie auf sich nimmt. Dabei sei, wie näher ausgeführt wird, unter Havarie jeder durch Unfall während der Reise entstehende Verlust, einschließlich des Totalverlustes, zu verstehen.

Dem ist beizutreten. Die Revisionsbeilage stellt zu nochmaliger Entscheidung, ob der Average-Klausel ein so weitgehender Sinn beizulegen sei. Die Klausel habe offenbar nur die große Havarie im Auge. Bei den hier in Frage kommenden umfangreichen Getreide- sendungen pflege die einzelne Abladung unter Ausstellung von Teil-

konnossementen an mehrere Empfänger abzugehen, und der Zweck der Klausel sei, im Dispacheverfahren die Vertretung der ganzen Abladung in die eine Hand des Verkäufers zu legen. Unverkennbar seien die getroffenen Bestimmungen von dem Gedanken getragen, daß der Verkäufer mit Vollendung der Abladung aller weiteren Verbindlichkeiten ledig sei und von dem weiteren Schicksale der Ware nicht betroffen werde.

Dies ist offenbar nicht richtig. Wenn dem selbständigen, an die Spitze der Klausel gestellten Satze „All average to be for sellers account“ weitere Bestimmungen folgen, so würde, selbst wenn diese letzteren nur von der großen Havarie handeln, daraus noch nicht zu schließen sein, daß die ganze Klausel nur von diesen Fällen handeln wolle. Es wäre denkbar, daß sich an den allgemein zu verstehenden, den Hauptgedanken aussprechenden ersten Satz Anordnungen anschließen, welche nur einem speziellen Falle gelten sollen. Zu einer den deutlichen Sinn einengenden Auslegung jener Hauptbestimmung läge um so weniger Veranlassung vor, als dann in der Tat insofern eine Unbegreiflichkeit bliebe, als der Verkäufer zwar jede Art und jeden Grad der Verschlechterung der Ware, nicht aber den gänzlichen Verderb oder Verlust zu tragen hätte. Es ist aber auch nicht richtig, daß man die weiteren Bestimmungen der Klausel nur von der großen Havarie zu verstehen hätte. Es lautet dort u. a. „Should average statement be made up on the Continent the Deficiency or surplus account shall be settled as soon as the out-turn is ascertained“. Damit wird hier der Fall der Deficiency-Klausel mit herangezogen; es ist nicht nur davon die Rede, daß ein Verlust an der Ware eingetreten ist, sondern auch von dem Falle, daß mehr zur Ablieferung kommt, als verkauft war. Es zeigt sich, daß der Ausdruck average statement ebenso wie Dispache oder ähnliche Bezeichnungen, wie häufig im Leben, so auch hier nicht im streng-technischen Sinne einer Abrechnung über gemeinschaftliche Havarie zu verstehen ist. Auch ohne große Havarie bedarf es im Verhältnis des Verfrachters zum Empfänger oft umständlicher Abrechnung, und die förmliche Aufstellung einer solchen wird im Verkehr ebenfalls als Dispache usw. bezeichnet. — Unverständlich ist die Ausführung geblieben, daß die Klausel von dem Gedanken getragen sei, daß mit der Abladung der Ware in das Schiff der Verkäufer alles Weiteren quitt sein soll. Gleichviel wovon die Klausel spricht, ob von jeder oder nur von großer Havarie, sie legt das, was sie im Auge hat, Satz für Satz nicht dem Käufer, sondern dem Verkäufer zur Last, der die Abladung beschafft hat. Den Käufer soll nur ausnahmsweise der Schaden treffen, nämlich wenn er dem Verkäufer die Nachweise nicht schafft, deren er bedarf.

Von dem sonach zu billigenden Ausgangspunkte gelangt der Vorder-

richter zu einem unrichtigen Ergebnis. Er glaubt den wegen der Versicherung der Güter getroffenen Bestimmungen entnehmen zu müssen, daß die Gefahr des Totalverlustes den Käufer habe treffen sollen. Zu vereinbaren, daß der Verkäufer für die Zahlungsfähigkeit des Versicherers nicht hafte, habe — so meint er — nur Sinn und Zweck, wenn der Käufer die Gefahr eines etwaigen Totalverlustes tragen solle. Vor allem aber nötige zu der gleichen Annahme die Vereinbarung, daß die Versicherung genommen werden solle „free of war risk“. Daraus ergebe sich, daß das Kriegsrisko dem Käufer überlassen bleiben solle, was weiter dafür spreche, daß überhaupt die Gefahr des Totalverlustes den Käufer habe treffen sollen.

Diese Schlüsse sind teils unrichtig, teils zu weitgehend. In Wahrheit hat die Versicherungsklausel für die hier zu entscheidende Frage, wen die Gefahr des Transportes trifft, gar keine Bedeutung. Die Gepflogenheiten des Verkehrs bringen es mit sich, daß bei diesen Abladegeschäften, wie überhaupt beim Importgeschäft, mit dem Konnossement die Versicherungspolice in die Welt geht. Der Käufer bedarf beider, um die Papiere — sei es an einen Abnehmer, sei es an seine Bank — weiterzugeben und so verwerten zu können. Das gilt gleichviel ob ihn die Gefahr des Transportes trifft oder den Verkäufer. Es ist für beide Fälle gleichermaßen verständlich, daß im Vertrage vorsorglich bedungen wird, wer von beiden für Anschaffung der Police und wie er dafür zu sorgen hat. Es hat eine Zeit gegeben, wo die Frage lebhaft erörtert wurde und zu zahlreichen Prozessen Veranlassung gegeben hat, ob in einem Falle dieser Art das Kriegsrisko mitzuversichern sei. Daher ist es verständlich und hat wiederum mit der Frage, wen die Gefahr trifft, nichts zu tun, daß man das ausdrücklich regelt. Wenn schließlich bedungen wird, wie der Verkäufer bei der Auswahl der Persönlichkeit des Versicherers zu verfahren hat, und wenn dabei zum Ausdruck kommt, daß er zwar für sorgfältige Auswahl, nicht aber für die Zahlungsfähigkeit des Gewählten aufzukommen habe, so ist zwar richtig, daß Käufer und Verkäufer ohnehin in schuldrechtlichem Verhältnis stehen und daß, wenn letzteren die Gefahr des Transportes trifft, ersterem die Haftung für die Solvenz des Versicherers in der Regel nichts verschaffen würde, was er nicht ebensogut auf Grund des Kaufvertrags würde erlangen können. Aber gänzlich deckt beides sich doch nicht, beispielsweise nicht in Beziehung auf die Mehrversicherung der Güter um 2% über den Fakturenwert, und es läßt sich also nicht einmal so viel sagen, daß hier für den Fall, daß den Verkäufer die Gefahr treffen sollte, etwas Überflüssiges bedungen wäre.

Somit ergeben die Bestimmungen des Vertrags, soweit sie für die gegenwärtige Frage von Bedeutung sind, ein logisch geschlossenes und in der Tendenz gleichgerichtetes Ganzes, aus dem sich die Meinung

ergibt, daß man die beim Cif-Ablabegeschäft geltende Regel hat umkehren und bestimmen wollen, daß nicht der Ablabe- sondern der Bestimmungs-hafen Erfüllungsort auch für die Verbindlichkeit des Verkäufers sein solle. Aber auch wenn man so weit nicht gehen wollte, würde der Standpunkt der Beklagten schon darin seine Rechtfertigung finden, daß nach dem Vertrage jedenfalls die Gefahr eines Totalverlustes den Verkäufer trifft. Das Schiff hat infolge des Kriegsausbruchs Madeira, einen damals noch neutralen Platz, anlaufen müssen, und die Ware ist dort wegen drohenden Verderbs versteigert worden. Was aus ihr und was aus dem Verkaufserlös geworden ist, hat sich infolge der kriegerischen Verhältnisse nicht feststellen lassen. Damit aber ist der Totalverlust im Sinne obiger Vertragsklausel gegeben, und der Anspruch, dessen Feststellung die Klägerin begehrt, erweist sich als unbegründet.“