25. Ist der Frachtführer berechtigt, die Haftung für den durch das Verschulden seiner Leute am Frachtgute entstandenen Schaden abzulehnen?

I. Civilsenat. Urt. v. 11. Februar 1888 i. S. „Fortuna" (Kl.) w. Frankfurter Güterversicherungs-Aktiengesellschaft (Bekl.). Rep. I. 380/87.

I. Landgericht Breslau.
II. Oberlandesgericht daselbst.

M. B. in Breslau hatte der Beklagten 430 Faß Melasse zum Transporte nach Stettin übergeben. Die Zille, in welche das Gut verladen wurde, war das dritte Fahrzeug in einem aus vier Fahrzeugen und dem führenden Schlepper bestehenden Zuge. Beim Durchgange des Zuges durch die Meschериner Brücke fuhr das Fahrzeug auf den Eisbrecher auf, barst und sank mit der Ladung. Den Ersatz des hierdurch entstandenen Schadens klagt die Klägerin gegen die Beklagte ein. Sie behauptet Verschulden des Führers des Schleppschiffes bei Passieren der Meschериner Brücke, namentlich auch Verstoß gegen Polizeigesetze, und macht, da das Schleppschiff im Eigentume der Beklagten steht, diese für das Verschulden des Führers verantwortlich.

Die Beklagte beruft sich auf ihre Verfrachtungsbedingungen, wonach sie „in Havariefällen" nur hafte, wenn sie die Haftung für Havarieschäden besonders übernommen habe.

In erster Instanz wurde die Klage abgewiesen und in zweiter Instanz die Berufung zurückgewiesen. Die von der Klägerin gegen das Berufungsurteil eingelegte Berufung ist vom Reichsgerichte zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Die Verfrachtungsbedingungen vom 31. Januar 1886, auf Grund deren der Ladeschein im vorliegenden Falle ausgestellt ist, enthalten in §. 4 eine Bestimmung über die Haftung für Verlust oder Beschädigung der Güter, wonach

„der Frachtführer für den Schaden haftet, welcher durch gänzlichen Verlust, Manko oder Beschädigung der ihm zur Beförderung übergebenen Güter seit der Empfangnahme bis zur Ablieferung entstanden ist, und soweit als ihm, den Schiffsführern oder der Schiffsmannschaft eigene Verschuldung vom Absender oder Empfänger nachgewiesen werden kann".

In zweifacher Art ist also die Bestimmung des Art. 395 H.G.B. abgeschwächt. Die Haftung tritt nur ein bei Verschulden, und den Absender oder Empfänger trifft die Beweislast. Im folgenden §. 5 aber heißt es unter der Überschrift: „Haftung in Havariefällen":

„In Havariefällen haftet der Frachtführer nur dann für sich, seine Leute oder Dritte, wenn er die Haftung für Havarieschäden nach besonderer Vereinbarung übernommen hat und dies im Ladescheine ausdrücklich angegeben ist. Soll das Gut unter fremder Versicherung befördert werden, so ist der Name der betreffenden Versicherungsgesellschaft im Ladescheine anzugeben, anderenfalls dem Frachtführer Unterlassungen nicht zur Last gelegt werden können.

Hat der Frachtführer laut besonderer Vereinbarung oder laut Havariereglement die Haftung für Havarieschäden nicht übernommen, so ist jede Haftverbindlichkeit desselben, sie mag aus Ursachen erfolgt sein, aus welchen sie will, ausgeschlossen."

Trotz der inkorrekten Fassung ist der Sinn dieser Bestimmungen doch deutlich, und es ist richtig, wenn die beiden Vorderrichter annehmen, daß ein Fall der „großen Havarie" vorliege. Darunter ist nämlich nach der eigentümlichen Terminologie der „Verfrachtungsbedingungen" der Fall verstanden, „wenn das betreffende Fahrzeug gesunken ist oder die Ware in demselben dem Bestimmungsorte nicht zugeführt werden kann".

Da nun zwar den Eisenbahnen die vertragsmäßige Beschränkung der gesetzlichen Verpflichtung zum Schadensersatze durch das Handelsgesetzbuch untersagt ist, diese Bestimmung aber für die übrigen Frachtführer nicht gilt, so würde die vorliegende Klage nur dann begründet sein, wenn die Rechtswirksamkeit der erwähnten Vertragsbestimmungen auf Grund allgemeiner Rechtssätze angefochten werden könnte. Dies ist aber nur soweit möglich, als die Haftung für eigenen Dolus bezw. eigenes grobes Verschulden des Frachtführers ausgeschlossen werden soll. Was dagegen den Ausschluß der Haftung für Dolus und grobes Verschulden derjenigen Personen, deren sich der Frachtführer bei Ausführung des Transportes bedient, betrifft, so ist derselbe keineswegs in allen Fällen als den guten Sitten zuwiderlaufend anzusehen. Es gilt dies namentlich nicht von den Fällen, in welchen der Frachtführer nicht in der Lage ist, bei der Wahl seiner Leute mit der nötigen Sorgfalt vorzugehen, bezw. veranlaßt ist, den Transport unter ungünstigen äußeren

Verhältnissen auszuführen, die Ausführung aber, wenngleich unter ungenügender Sicherheit im Interesse der Absender liegt.

Allerdings gestaltet sich die Sache anders, wenn keine besonderen Umstände vorliegen und wenn die betreffenden Vertragsbestimmungen im regelmäßigen Verkehre angeboten und angenommen werden. Und doch können auch in diesen Fällen die Nachteile, welche ein solcher Vertrag für die Absender hat, aufgewogen werden durch den Vorteil, welchen die Absender dadurch erlangen, daß die Fracht niedriger gestellt wird, wozu der Frachtführer infolge der Ausschließung der unbedingten Haftung wirtschaftlich imstande ist. Dies wird dann namentlich zu berücksichtigen sein, wenn dem Absender anderweit Gelegenheit gegeben wird, sich gegen die Nachteile der Nichthaftung des Frachtführers, insbesondere durch Versicherungsnahme zu sichern. Bietet vollends der Frachtführer selbst derartige weitere Verträge an, so fällt jedes Bedenken in dieser Beziehung hinweg. Letzteres ist aber bei der Beklagten der Fall, wie sich aus den Verfrachtungsbedingungen §. 5 Abs. 1 Satz 2 (s. o.) und den auf der Rückseite des angehefteten Ladescheinformulares enthaltenen Worten: „Assekuranzprämie bildet einen Posten der Frachtnote" ergiebt. Das Verhältnis ist der Wirkung nach dasselbe, wie wenn eine zweifache Frachtvertragsofferte gestellt würde, eine zu geringerer Fracht ohne Haftung für Havariefälle, eine andere zu höherer Fracht mit solcher Haftung.

In analoger Weise kommt beim Eisenbahntransporte eine Beschränkung der Haftung der Eisenbahn dem Werte nach und betreffs gewisser Gefahren vor und ist trotz dem allgemeinen Grundsatze in Art. 423 H.G.B. vom Gesetzgeber dann als rechtswirksam anerkannt worden, wenn die Möglichkeit gegeben ist, durch Erhöhung der Fracht oder Wahl einer anderen Transportart diese Beschränkung in Wegfall zu bringen.

Umgekehrt kann in der Beschränkung der Haftung des Frachtführers dann ein Verstoß gegen gute Sitten gefunden werden, wenn dem Publikum die Möglichkeit der anderweiten Wahrung seiner Interessen nicht oder nur unter verhältnismäßig schweren Bedingungen geboten wird, bezw. infolge besonderer Umstände (z. B. Bildung eines sog. Ringes nach amerikanischem Vorgange) die Absender gezwungen werden, sich dem Verlangen der Frachtführer zu fügen.

Daß derartige Umstände vorlagen, wird nirgends geltend gemacht, jedenfalls aber würde es Sache des Absenders, welcher die Rechtswirksamkeit des Frachtvertrages anfechten will, sein, das erforderliche Material beizubringen."