

Für das Nachschlagewerk!

Für die Amtliche Sammlung!

---

1. Gesetz: HGB §§ 611 Abs 3, 662 Abs 1

Rechtssatz: Eine Konnossementsbestimmung, dass bei verspäteter Schadensmeldung die Ladungsbeteiligten ihrer etwaigen Ansprüche verlustig gehen, ist wegen Verstosses gegen die zwingenden Vorschriften der §§ 611 Abs 3, 662 Abs 1 HGB nichtig. Es tritt in diesem Falle lediglich eine Umkehrung der Beweislast gemäss § 611 Abs 3 HGB ein.

2. Gesetz: HGB § 566

Rechtssatz: a) Die Konnossementsklausel "on deck at shipper's risk" soll die Zustimmung der Ladungsbeteiligten zur Deckverladung der auf das jeweilige Konnossement verladenen Güter herbeiführen. Die Klausel "with liberty to carry goods on deck" zielt auf die Freizeichnung des Verfrachters von der Haftung gegenüber den Interessenten der sonstigen Ladung ab, falls infolge der Übernahme von Deckladung dem Schiff und damit der Raumladung ein Schaden entsteht.

b) Die Zustimmung zur Deckverladung bedarf nach geltendem Recht keiner Form, sie gilt daher durch die widerspruchslose Entgegennahme der Konnossementsbedingungen als stillschweigend erteilt.

c) Die so erteilte Zustimmung gilt für die ganze Reise. Sie ermächtigt den Kapitän auch zur nachträglichen Verladung von zunächst im Raum untergebrachten Gütern auf Deck.

3. Gesetz: HGB §§ 566, 606, 608, 662 Abs 1

Rechtssatz: Trotz der Zustimmung des Abladers zur Deckverladung gemäss der Klausel "on deck at shipper's risk" haftet der Verfrachter für kommerzielles Verschulden, wenn nach den Umständen des Falles, insbesondere der Beschaffenheit der Güter und der naheliegenden Gefahr von Seewassereinwirkung ihre Verladung auf Deck gegen die Sorgfaltspflicht eines ordentlichen Verfrachters verstösst. Konnossementsbestimmungen, die eine solche Haftung ausschliessen, sind nichtig.

Aktenzeichen: I ZR 140/51

LG Hamburg

Urteil des BGH vom 20. Mai 1952

OLG Hamburg

16  
I. ZR 140/51

Verkündet am 20. Mai 1952  
Grunau, Justizobersekretär  
als Urkundsbeamter  
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

des Norddeutschen Schadenskontors Friedrich B [REDACTED]  
in H [REDACTED], S [REDACTED];

Klägers und Revisionsklägers,

Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Deutsche O [REDACTED]-Linie GmbH, vertreten durch ihren  
Geschäftsführer, in H [REDACTED], M [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte, -

- Prozessbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die  
mündliche Verhandlung vom 20. Mai 1952 unter Mitwirkung  
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Dr. Heidenhain,  
Schmidt, Wilde und Dr. Benkard

für Recht erkannt:

Das Urteil des 1. Zivilsenats des Hanseatischen  
Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 3. Juli 1951 wird  
aufgehoben. Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung  
und Entscheidung, auch über die Kosten der Revision,  
an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Die Beklagte hat auf Linien-Konnossement vom 31. Dezember 1949 in P [REDACTED] 55 Ballen Kitz- und Lammfelle zur Verschiffung mit dem von ihr gecharterten Dampfer "St [REDACTED] G [REDACTED]" nach H [REDACTED] übernommen und in H [REDACTED] entlöst. Empfänger und Eigentümer der Felle war die Firma Alfred He [REDACTED] in H [REDACTED]. Die Ballen waren als Deckladung auf Luke III des Dampfers verstaut und mit Persennings abgedeckt worden. Nach Behauptung der Klägerin war nach dem Stauungsplan die Unterbringung der Felle im Raum vorgesehen. Eine ausdrückliche Zustimmung des Abladers zur Verladung der Güter auf Deck ist nicht erteilt worden.

Die Klägerin, die aus abgetretenem Recht der Firma Alfred He [REDACTED] klagt, hat behauptet, dass ein grosser Teil der Felle durch Seewassereinwirkung verdorben gewesen sei und dass der hierdurch verursachte Schaden sich auf 8.259,23 DM beläufe, dessen Ersatz sie zuzüglich von 5% Zinsen vom Tage der Rechtshängigkeit ab mit der Klage verlangt. Die Ersatzpflicht der Beklagten stützt sie im wesentlichen darauf, dass die Beklagte die hochgradig empfindlichen Felle ohne ausdrückliche Zustimmung des Abladers (§ 566 HGB) als Deckladung verstaut und lediglich mit Persennings abgedeckt habe. Auch abgesehen von den fehlenden Einverständnis des Abladers bedeute die Deckverladung der Felle eine Pflichtverletzung, weil der Kapitän in Anbetracht der witterungsmässig unünstigen Reisezeit damit hätte rechnen müssen, dass das Schiff in schwere See gerate und die Felle durch überkommende Brecher beschädigt werden würden.

Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und bestritten, dass die Felle durch Seewassereinwirkung Schaden



genommen hätten. Zur Rechtfertigung der Beförderung der Felle als Deckladung hat sie sich auf Ziffer X der Konossementsbedingungen berufen, welche, wie folgt, lautet:

"X. The option is reserved of shipping on deck at shipper's risk any cargo which, owing to its dimensions or nature, the Master does not consider convenient or safe to stow below hatches. Goods loaded on deck are considered as shipped at the risk of the interested parties, the ship assuming no liability whatever for washing overboard nor for jettison, damage by seawater, by rain or any other influence of the weather."

Auf der Vorderseite des Konnosements befindet sich ferner folgender Aufdruck:

"In accepting this Bill of Lading shippers, receivers as well as Owners of the goods shipped or their respective Agents unreservedly agree and submit themselves to all the stipulations and conditions, whether printed stamped or handwritten herefor or overpage, notwithstanding any laws or local usages that might exist to the contrary or otherwise at the ports of shipment of destination or elsewhere."

Nach Auffassung der Beklagten ist eine ausdrückliche Zustimmung des Abladers zur Verladung der Güter auf Deck nach dem Gesetz nicht erforderlich (§ 566 HGB). Die vom Gesetz verlangte Zustimmung sei durch die widerspruchslose Annahme des Konnosements vom Ablader stillschweigend erklärt worden. Die Notwendigkeit, die Felle auf Deck zu verladen, habe sich daraus ergeben, dass die übrige Ladung des Schiffes überwiegend aus Reis und anderen empfindlichen Gütern bestanden habe. Bei der Verladung der Felle im Schiffsraum würde der Geruch der Felle sich auf diese Ladung übertragen haben. Die Felle seien unter Beobachtung aller Sorgfaltspflicht auf Luke III, d.h. auf der Fläche an Deck, die durch die Brückenaufbauten am meisten geschützt gewesen sei, untergebracht worden. Die Vorstauung und Garnierung sei

ordnungsgemäss erfolgt; um zu verhindern, dass Feuchtigkeit von unten an die Ballen herankomme, sei eine dreifache Schicht Stauholz auf den Lukendeckel gelegt und erst auf dieser seien die Ballen verpackt worden.

Die Beklagte macht ferner geltend, dass die Schadensanzeige verspätet erstattet worden sei. Nach Ziffer XVIII der Konnossementsbedingungen brauche eine Schadensanzeige nur berücksichtigt zu werden, wenn sie innerhalb von 24 Stunden nach erfolgter Entlöschung schriftlich geltend gemacht worden sei. Das Schiff sei am 16. Februar 1950 in Hamburg angekommen, die Schadensanzeige sei jedoch erst am 21. Februar 1950 erstattet worden.

Die verspätete Erstattung der Schadensanzeige hat die Klägerin zunächst zugegeben, später hat sie dagegen behauptet, dass der Schaden innerhalb der 24-Stunden-Frist gemeldet worden sei.

Die Beklagte hat Abschrift der Verklarung vom 20. Februar 1950 in Verbindung mit dem Journalauszug für die Zeit vom 29. Januar bis 18. Februar 1950 vorgelegt. Aus dem Journalauszug geht hervor, dass am 5. und 6. Februar 1950 sowie in der Zeit vom 10. bis 13. Februar 1950 ziemlich grobe See bei Windstärke 6 bis 10 herrschte und dass Brecher über Deck und Luken schlugen.

Beide Vorinstanzen haben die Klage im wesentlichen mit der Begründung abgewiesen, dass mit Rücksicht auf Ziffer I der Konnossementsbedingungen die Zustimmung des Abladers zur Verladung der Ballen auf Deck als erteilt zu gelten habe, und dass dem Kapitän weder ein kommerzielles noch nautisches Verschulden, für das die Beklagte eintreten müsste, nachgewiesen sei. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter, während die Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

I.

Das Berufungsgericht hat die Frage, ob dem Klagebegehren etwa der Einwand der verspäteten Meldung des Schadens (Ziff II der Konnossementsbedingungen) entgegensteht, ungeprüft gelassen, weil es die Klage aus sachlichem Recht für unbegründet hält. Die Frage ist zu verneinen. Die Klausel XVIII lautet an der betreffenden Stelle wie folgt:

"Claims will be considered only, if the have been advised by writing to the Owners, the Master or Agents within 24 hours after discharge. When the goods are received on deck any claim must be notified there and then, in conformity with the stipulations of § XV of this B/L prior to lighter or craft leaving the ship's side."

Die Beklagte will hieraus folgern, dass die Klägerin bei Nichteinhaltung der 24-Stunden-Frist jeden Ersatzanspruch schlechthin verloren habe. In Wirklichkeit tritt jedoch bei verspäteter Schadensmeldung nur die Rechtsfolge des § 611 Abs 3 HGB ein, d.h. es wird vermutet, dass die Beschädigung der Güter auf einem Umstand beruht, den der Verfrachter nicht zu vertreten hat, und der Klägerin liegt dann der Nachweis ob, dass den Verfrachter oder seine Leute oder die Schiffsbesatzung an der Entstehung des Schadens ein Verschulden trifft (§ 607 HGB). Ob der Klausel XVIII nach ihrem Sinn ein weitergehender Inhalt in der Richtung eines Anspruchsverlustes als Rechtsfolge der verspäteten Schadensmeldung zu entnehmen ist, kann auf sich beruhen. Denn selbst wenn dies dort ausgesprochen wäre, würde eine solche Vereinbarung unwirksam sein, weil die Bestimmung des § 611 HGB, der durch das Gesetz vom 10. August 1937 (RGBl I, 891) seine jetzige Fassung erhalten hat, nicht durch Rechtsgeschäfte im voraus ausgeschlossen oder beschränkt

werden kann (§ 662 Abs 1 HGB). Allerdings gilt § 662 HGB nicht, wenn der Vertrag sich auf eine Ladung bezieht, die im Konnossement als Deckladung bezeichnet und tatsächlich so befördert worden ist (§ 663 Abs 2 Ziff 1 HGB). Unstreitig fehlt aber hier ein solcher Vermerk im Konnossement. Der zwingende Charakter der Vorschriften des § 611 HGB kann auch nicht mit der Begründung in Zweifel gezogen werden, dass gemäss § 662 HGB nur die "Verpflichtungen" des Verfrachters aus § 611 HGB nicht im voraus abbedungen werden dürften, dass es dagegen nicht ausgeschlossen sei, die Rechtsfolgen einer verspäteten Schadensmeldung anders als im Gesetz (§ 611 Abs 3 HGB) zu regeln; denn bei dieser von der Beklagten vertretenen Auslegung handelt es sich ersichtlich um eine reine Wortinterpretation, die den Sinn und Zweck der gesetzlichen Bestimmungen nicht gerecht wird. Entscheidend ist, dass die Vorschriften des § 611 HGB nicht in einer Weise geändert werden dürfen, die dazu führt, dass Verpflichtungen des Verfrachters, die sich aus der Anwendung des § 611 HGB ergeben, ausgeschlossen oder beschränkt werden. Wenn aber § 611 Abs 3 HGB besagt, dass im Falle der verspäteten Schadensmeldung sich nur die Beweislast umkehrt, und wenn ferner in § 612 HGB bestimmt ist, dass ein Haftungsausschluss erst eintritt, wenn die dort noninierte Ausschlussfrist von einem Jahr abgelaufen ist, so ist damit klargestellt, dass die Verpflichtungen des Verfrachters, die sich aus den allgemeinen Haftungsbestimmungen ergeben, durch die verspätete Erstattung der Schadensanzeige an und für sich - von der Umkehrung der Beweislast abgesehen - nicht berührt werden. Deshalb würde es einen Verstoß gegen § 662 HGB bedeuten, wenn gleichwohl für diesen Fall der Verlust jeden Anspruches vereinbart würde.

II.

Die Beklagte haftet als Verfrachter der Firma Alfred Ha[REDACTED] auf Grund der Vorschriften der §§ 606 ff und §§ 658 ff HGB. Zu den gesetzlichen Haftungsbestimmungen treten, soweit sie nachgiebiges Recht enthalten, die Bedingungen des Konnossements, die gemäss § 656 Abs 1 HGB für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger und im Stückgutverkehr auch für das Verhältnis zwischen Verfrachter und Ablader massgebend sind (RGZ 57, 62; 89, 288). Im Konnossement selbst ist diese Rechtslage noch durch den Vermerk auf der Vorderseite klargestellt worden, wonach durch die Annahme des Konnossements Ablader, Empfänger und Eigentümer der verladenen Güter alle Konnossementsbedingungen anerkennen und sich ihnen unterwerfen. Gemäss § 566 Abs 1 HGB dürfen Güter nur auf Deck verladen werden, wenn der Ablader dieser Verladungsart zustimmt. Wäre ein Verstoss der Beklagten gegen diese zwingende Vorschrift festzustellen, so wäre ihre Haftung schlüssig dargetan. Das Berufungsgericht hat jedoch mit Recht angenommen, dass die vom Gesetz verlangte Zustimmung des Abladers zur Deckverladung in der widerspruchslosen Entgegennahme des Konnossements zu erblicken ist, durch dessen Klausel X sich die Beklagte die Befugnis vorbehalten hat, Güter wegen ihrer Abmessungen oder ihrer Beschaffenheit nach Ermessen des Kapitäns als Deckladung zu befördern.

1.) Das Verbot der Deckladung ist seit dem Altertum ein althergebrachter Bestandteil des Seerechts fast aller Nationen (vgl. von Duhn, Neues Archiv für Handelsrecht Band I S 201 ff; Boyens-Lewis, Seerecht, Band 2 § 566 Note 1; England: Scrutton, The Contract of Affreightment, 15. Aufl. 1948, Art 49; Frankreich: Code de Commerce, Art 229; Niederlande: Art 518 n, Niederländisches Seegesetz; weitere Nach-

weise bei Capelle, Frachtcharter, 1940 S 255). Die Verladung von Gütern auf Deck bringt Gefahren in doppelter Hinsicht mit sich: bei Überbelastung des Schiffes und Hinderung der Bewegungsfreiheit der Mannschaft auf Deck können für das Schiff als solches Gefahren entstehen; ausserdem ist aber die Deckladung selbst, wie keiner Ausführung bedarf, stärker gefährdet als die im Raum verstaute Ladung. In älterer Zeit war vor allem der erstgenannte Gesichtspunkt für das Verbot der Deckverladung massgebend. § 566 HGB will jedoch nur die Ladungsinteressenten gegen die Gefahren schützen, die den auf Deck beförderten Gütern selbst drohen. Diese Vorschrift ist ausserdem veranlasst durch den Umstand, dass die Deckladung in rechtlicher Hinsicht unünstiger als die Raumladung behandelt wird, weil sie nämlich bei der Grosshaverei unberücksichtigt bleibt (§ 708 Ziff 1 HGB), weil ferner Freizeichnungsklauseln unter Umständen zulässig sind (§ 663 Abs 2 Ziff 1 HGB) und weil schliesslich der Versicherungsschutz geringer ist (ADS §§ 62, 85 - vgl. Hüttenbrenner, Neuzeitliches Seerecht, 2. Aufl S 247). Nur Ansprüche des Abladers, Befrachters oder Empfängers der auf Deck verladenen Güter werden also durch die Zustimmung des Abladers zur Deckverladung ausgeschaltet, nicht dagegen etwaige Ansprüche der übrigen Ladungsbeteiligten des Schiffes, die möglicherweise erwachsen könnten, falls durch die Übernahme der Deckladung für das Schiff und damit für die sonstige Ladung Nachteile entstehen. Aus diesem Grunde wurde auch, wie aus den Verhandlungen zum Entwurf eines Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs hervorgeht, der dem § 566 HGB entsprechende Artikel 436 anderweit in den Abschnitt "Frachtgeschäft" eingeordnet, um klarzustellen, dass sich diese Vorschrift nur auf das Verhältnis zwischen Verfrachter und Ablader oder Empfänger bezieht (Lutz, Protokolle S 3751).

2) Das Berufungsgericht hat daher mit Recht geprüft, ob sich die Beklagte mit der Klausel X der Konnossementsbedingungen die Zustimmung des Abladers zur Decksverladung seiner Güter sicherstellen wollte, oder ob die Klausel nur die Bedeutung hat, dass sich die Beklagte den übrigen Ladungsinteressenten gegenüber von der Verantwortlichkeit freizeichnen wollte, die aus der Übernahme einer Deckladung überhaupt entstehen konnte (vgl. OLG Hamburg, SeuffA 47 Nr 48, HansGZ 1903 Hptbl S 162 f). Die allgemeine Klausel "mit Freiheit, .... Güter auf Verdeck zu laden", ist vom OLG Hamburg in HansGZ 1901 Hptbl S 137 dahin ausgelegt worden, dass sie nur eine Freizeichnung gegen Gefahren und Nachteile bedeute, die anderen Ladungsbeteiligten aus der Deckverladung entstehen können; für diese Auslegung war unter anderem wesentlich, dass die Klausel sich im Zusammenhang mit den allgemeinen Vorbehalten befand, andere Häfen anzulaufen, mit oder ohne Lotsen zu fahren usw., also sich auf Befugnisse erstreckte, die das Verhalten des Schiffes im allgemeinen betreffen, nicht aber die Behandlung der nach dem Konnossement verladenen Güter. Ähnlich wurde die im Berufungsurteil ebenfalls erwähnte spanische Klausel ausgelegt, wonach sich die Reeder "das Recht vorbehalten, Güter auf Deck zu befördern", und für irgendwelchen daraus entstehenden Schaden nicht haften wollen (OLG Hamburg HansGZ 1903 Hptbl S 163). Mit zutreffender Begründung hat jedoch das Berufungsgericht angenommen, dass die Klausel X des vorliegenden Konnossements eine Auslegung in diesem eingeschränkten Sinne nicht zulässt. Die Klausel sagt in Satz 1 klar, dass die nach dem Ermessen des Kapitäns zulässige Verladung auf Deck auf Risiko des Befrachters ("shipped") stattfindet. Das entspricht der allgemein als ausreichend angesehenen Klausel "on deck at shipper risk" (Schaps, Seerecht, 2. Aufl § 566 Anm 2; Pappenheim, Seerecht Band 3 S 204 Note 1). Dass der zweite Satz der Klausel mindestens nichts Gegenteiliges enthält, ist vom Berufungsgericht mit zutreffender Begründung dargelegt worden. Hinzuzu-

fügen ist lediglich, dass das Konnossement diejenige Bestimmung, durch welche die Beklagte sich den anderen Ladungsbeteiligten gegenüber von einer Haftung für die Übernahme von Deckladung freizeichnen will, ebenfalls enthält, und zwar auf der Vorderseite, wo es ähnlich wie in dem Fall HansGZ 1901 S 137 heisst: "with liberty to carry goods on deck". Der Auslegung der Klausel X durch das Berufungsgericht ist daher zuzustimmen.

Dem Berufungsgericht ist schliesslich auch darin beizutreten, dass nach dem Inhalt der Klausel die Beklagte oder ihre Leute keine Rechtspflicht hatten, dem Ablader eine besondere Mitteilung darüber zu machen, dass der Kapitän von der ihm eingeräumten Befugnis zur Deckverladung auch tatsächlich Gebrauch machen würde (OLG Hamburg HansGZ 1884 Hptbl S 227). Ein solches Verlangen würde die Klausel ihrer wesentlichen Bedeutung entkleiden; wenn z.B. sich während der Reise aus seemännischen oder sonstigen Gründen die Notwendigkeit ergibt, Güter, die zunächst in Raum verstaут waren, nachträglich auf Deck unterzubringen. Die mit der Klausel X herbeigeführte Zustimmung des Abladers gilt für die ganze Reise. Der Fall wäre daher selbst dann nicht anders zu beurteilen, wenn der Stauungsplan, der die Verladung der Güter unter Deck ursprünglich vorsah, dem Ablader bekannt gewesen wäre. Die insoweit von der Revision erhobene Rüge aus § 139 ZPO ist mithin unbeachtlich.

3) Nun ist allerdings die vom Gesetz verlangte Zustimmung zur Deckverladung hier nur stillschweigend erteilt worden, nämlich durch die widerspruchslose Entgegennahme des Konnossements seitens des Abladers. Hieraus können jedoch Bedenken gegen ihre Gültigkeit nicht hergeleitet werden. Nach dem geltenden Recht ist die Zustimmung des Abladers an keine Form gebunden und kann daher allgemeinen Rechtsgrundsätzen entsprechend auch stillschweigend erklärt werden. Im ausländischen

Recht ist diese Frage allerdings zum Teil anders geregelt. So verlangt das englische Recht eine ausdrückliche Zustimmung (Scrutton aaO Art 49), das französische Recht ein schriftliches Einverständnis (Art 229 Code de Commerce; Lyon-Caen et Renault, Traité de droit commercial, 1931, 5. Band Nr 691). Auch im deutschen Seerechtsausschuss ist in der Arbeitssitzung vom 4. November 1938 vorgeschlagen worden, dass die Verladung an Deck künftig von der für jeden einzelnen Fall notwendigen Einwilligung abhängig zu machen ist. Das ändert aber nichts daran, dass im geltenden deutschen Recht die Zustimmung formlos erteilt werden kann.

4) Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe den Vortrag der Klägerin nicht übergehen dürfen, dass am Ort des Vertragschlusses und der Abladung, nämlich in Piräus, ein Handelsbrauch bestanden habe, wonach die Zustimmung zur Deckverladung nur als erteilt gelte, wenn das Konnossement auf der Vorderseite den auffallenden Vermerk trage "shipped on deck at shipper's risk". Das Berufungsgericht hat hierzu lediglich bemerkt, dass nach der deutschen Rechtsprechung und Rechtslehre die Aufnahme eines Deckladungsvorbehaltes in die Konnossementsbedingungen genüge, und dass "hiernach" eine entgegengesetzte Handelssitte, nach der die Zustimmung des Abladers nur auf Grund eines ausdrücklichen, in das Konnossement aufzunehmenden Vermerkes erteilt werden könne, nicht bestehe. Eine solche Handelssitte habe auch später nicht zur Entstehung gelangen können, weil durch die Kriegs- und Nachkriegsverhältnisse der deutsche Überseeefrachtverkehr lahmgelegt worden sei. Mit diesen Erwägungen ist die zu entscheidende Frage jedoch nicht erschöpft. Denn der Vortrag der Revision geht in erster Linie dahin, dass ein Handelsbrauch in Piräus, also in griechischen Rechtsgebiet, behauptet wird, der nach Auffassung der Revision für die Beurteilung des Rechtsver-

verhältnisses der Parteien erheblich sei. Mit dieser Frage hat sich das Berufungsgericht nicht auseinandergesetzt.

a) Wie die Revision nicht in Zweifel zieht, ist für die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Konnossement nach ständiger deutscher Rechtspraxis das Recht des Bestimmungshafens als des Erfüllungsortes massgebend (RGZ 34, 72; RG HansGZ 1892 Hptbl S 135 ff; Boyens-Lewis, Seerecht Bd 1 S 55; Schaps, Seerecht, 2. Aufl § 642 Anm 35 und Vorbem vor § 566 Anm 22; Wüstendörfer aaO S 35; Raape, Internationales Privatrecht, 2. Aufl S 294 ). Die Anwendbarkeit des deutschen Rechts ist ausserdem im Konnossement selbst ausdrücklich vorgesehen, denn Ziffer XXIV der Bedingungen bestimmt, dass der durch dieses Konnossement geschlossene Frachtvertrag dem deutschen Gesetze unterliegt, ungeachtet, ob er in deutscher oder englischer Sprache verfasst ist. Auch die deutsche Auslegung von Klauseln, die nur in englischer Sprache erscheinen, soll nach dieser Bestimmung massgebend sein. Als ausschliesslicher Gerichtsstand sind die Hamburger Gerichte bestimmt. Andererseits gilt der allgemeine Grundsatz, dass für den räumlichen Geltungsbereich einer Handelsübung in der Regel der Ort entscheidend ist, dem die Handlung oder Unterlassung, auf deren Bedeutung es ankommt, angehörte, und bei Erklärungen ist im allgemeinen der Ort entscheidend, wo die Erklärung abzugeben ist (RGZ 53, 62; 97, 215 217; Düringer-Hachenburg-Werner KGB 3. Aufl § 346 Anm 9c). Es ist daher auch schon bei den Beratungen zum Allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuch zur Sprache gekommen, dass unter Umständen die Zustimmung des Abladers zur Deckverladung durch einen im Abladehafen bestehenden Handelsbrauch, z.B. für Holz, lebende Tiere, Benzin usw. ersetzt werden könne (Lutz, Protokolle IV S 1758, 2700; ebenso Boyens-Lewis, Seerecht, 2. Bd S 128, 136 f; OLG Hamburg HansGZ 1894 S 33; vgl auch RG HansGZ 1892 S 135; anders Schaps § 566 Anm 3). Daher würde die Unterstellung des Vertragsverhältnisses

nisses unter das deutsche Recht es nicht schlechthin ausschliessen, dass der in P. angeblich bestehende Handelsbrauch zu beachten wäre.

b) Die Beachtlichkeit eines solchen Handelsbrauches ist aber im Streitfall dadurch ausgeschaltet, dass die Beklagte in dem - im Tatbestand wiedergegebenen - Aufdruck auf der Vorderseite des Konnossements ausdrücklich erklärt hat, etwaige Handelsbräuche im Ablade- oder Bestimmungs- haften sollten keine Geltung haben, soweit sie im Widerspruch zu den Konnossementsbedingungen stehen. Da in der Klausel X der Konnossementsbedingungen die Zustimmung des Abladers zur Deckverladung ohne jede weitere Formalität als erteilt gilt, würde es im Gegensatz zu dieser Bestimmung stehen, wenn ein Handelsbrauch einen besonderen Vermerk auf dem einzelnen Konnossement verlangen würde. Ein solcher Handelsbrauch wäre mithin nicht zu beachten, denn er gilt durch den vorerwähnten Aufdruck als ausdrücklich ausgeschlossen (RGZ 114, 12; IGH vom 14. November 1951 - II ZR 41/51 - ). Die Revision meint zwar, der behauptete Handelsbrauch in Piräus stehe deshalb nicht im Widerspruch zu der Klausel X, weil das Berufungsgericht umgekehrt auch nicht festgestellt habe, dass die stillschweigende Zustimmung zur Deckverladungsklausel der Verkehrssitte entspreche. Dieser Ansicht kann jedoch nicht gefolgt werden. Der im Konnossement vorgesehene Ausschluss von Handelsbräuchen will verhindern, dass Konnossementsbestimmungen durch entgegenstehende Handelsbräuche ausser Wirksamkeit gesetzt werden. Die Klausel X geht in Übereinstimmung mit allgemeinen deutschen Rechtsgrundsätzen davon aus, dass die Zustimmung zur Deckverladung schon durch die stillschweigende Entgegennahme des Konnossements seitens des Ladungsbeteiligten und insbesondere des Abladers als erteilt gilt, ohne

dass es weiterer Formalitäten bedarf. Wenn demgegenüber nach einem Handelsbrauch in P. nur ein besonderer Aufdruck auf dem jeweiligen Konnossement diese Rechtsfolge herbeizuführen vermag, so widerspricht das ersichtlich dem Sinn und Zweck der Klausel X.

c) Das deutsche Einheitskonnossement 1940, auf das sich die Revision bezieht, hat den Rechtsbeziehungen der Parteien unstreitig nicht zugrunde gelegen. Im übrigen ist auch aus der Regel V Ziff 3 dieser Bedingungen nichts zu Gunsten der Klägerin zu entnehmen. Denn diese Bestimmung sagt nichts anderes, als dass der Verfrachter für die durch Deckverladung entstehende Gefahr dann nicht hafte, wenn bei der Beförderung von Gütern diese mit Zustimmung des Abladers an Deck gefahren werden und im Konnossement als Deckladung bezeichnet sind. Diese Bestimmung zieht also lediglich die praktischen Folgerungen aus der Gesetzeslage, wie sie im § 663 Abs 2 Ziff 1 HGB festgelegt ist.

### III.

Die aus der Klausel X zu entnehmende Zustimmung des Abladers zur Deckverladung hat jedoch zunächst keine andere Wirkung, als dass das grundsätzliche Verbot der Deckverladung ausser Kraft gesetzt ist (§ 566 HGB). Die Klausel X enthält allerdings die weitere Bestimmung, dass jede Haftbarkeit des Verfrachters für Beschädigungen der Deckladung durch Einwirkung von Seewasser, Regen oder durch sonstige Witterungseinflüsse entfällt. Eine Freizeichnung des Verfrachters in dieser Allgemeinheit verstösst jedoch gegen die zwingenden Vorschriften des § 662 Abs 1 HGB in der Fassung des Gesetzes zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuches über

das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (RGBl I 891), wonach die Haftungsbestimmungen der §§ 606 bis 608 HGB durch Rechtsgeschäft nicht im voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden dürfen. Auch gegenüber der Klausel X bedarf es daher - anders als nach dem Rechtszustand vor dem Inkrafttreten des Gesetzes vom 10. August 1937 - der Überprüfung, ob eine Schadensersatzpflicht der Beklagten auf Grund kommerziellen Verschuldens der Beklagten oder ihrer Leute in Frage kommt. Das hat das Berufungsgericht an sich auch nicht vorkannt. Seine Ausführungen hierzu werden aber der Sach- und Rechtslage nicht in vollem Umfange gerecht.

Nach der allgemeinen Regel des § 606 Satz 2 HGB haftet der Verfrachter den Ladungsbeteiligten unabdingbar für den Verlust oder die Beschädigung von Gütern, wenn ihm nicht der Entlastungsbeweis gelingt, dass der Schaden auf Umständen beruht, die er nicht zu vertreten hat. Abweichend von dieser allgemeinen Regel hat in den Fällen des § 608 HGB, also insbesondere, wenn der Schaden aus Gefahren der See entstanden ist, der Ladungsbeteiligte den Nachweis zu führen, dass der Eintritt der Gefahr auf einem vom Verfrachter zu vertretenden Umstande beruht. Der Schaden, dessen Ersatz die Klägerin verlangt, ist nach ihrer Behauptung dadurch entstanden, dass infolge überkommender Brecher Seewasser in die Felle eingedrungen ist. Das ist eine typische Seegefahr, für die die Beklagte nach der Sonderregelung des § 608 nur einzustehen hat, wenn die Klägerin den Nachweis eines Verschuldens der Beklagten oder ihrer Leute führt. Insoweit beruft sich die Klägerin darauf, dass die Beklagte Felle der in Rede stehenden Art wegen ihrer angeblichen besonderen Empfindlichkeit gegen Seewasser ohne Sorgfaltsverletzung niemals auf Deck hätte verladen dürfen, jedenfalls nicht auf einem Reiseweg, der durch die Bi[REDACTED] mit der in der

Ärztlichen Jahreszeit häufig dort auftretenden Schlecht-  
wetterlage führte. Das Berufungsgericht hat insoweit ein  
kommerzielles Verschulden der Beklagten verneint und hat  
ferner - allerdings unter dem Gesichtspunkt des "Armenens-  
"Armenens" - dargestellt, der Kapitän des Schiffes habe  
wegen der Ausbuchtung der Relle die Verladung im Schiffs-  
raum nicht vornehmen können, weil dort geruchsempfindliche  
Lebensmittel (Reis, Kaffee, Mandeln, Rosinen, Tabak usw.)  
verladen worden seien. Indessen handelt es sich hier nicht  
um die Frage des Armesensmissbrauches, sondern darum, ob  
die Beklagte bei der vorgenommenen Deckverladung der Relle  
mit der Bortalt eines ordentlichen Verfrachters verfahren  
ist. Das Berufungsgericht hat zwar gemeint, ein Verschulden  
in dieser Hinsicht sei nicht dargetan, es hat aber dabei zu  
der Frage keine Stellung genommen, ob so seewasserempfind-  
liche Güter, wie es nach der Behauptung der Klägerin die  
Relle waren, angesichts der sonstigen Umstände der Reise  
überhaupt hätten auf Deck verladen werden dürfen. Diese  
Frage bedarf aber der Nachprüfung, zumal da die Klägerin  
vorgebracht habe, dass eine Deckverladung solcher Relle  
unüblich sei. Das etwaige Verschulden des Kapitäns kann da-  
bei nicht mit der Erwägung ausgeklammert werden, dass durch die  
Verladung im Raum die übrigen Güter durch Geruchseinflüsse  
beschädigt worden wären. Die Firma Alfred H. hatte einen  
Anspruch darauf, dass auf die Empfindlichkeit ihrer Güter  
im selben Umfang Rücksicht genommen wurde wie auf die Güter  
der anderen Ladungsinteressenten. In diesem Zusammenhang  
kann möglicherweise auch die Behauptung der Klägerin von  
Bedeutung sein, dass der - der Abladung bekannt gewordene -  
Stauungsplan die Verchiffung der Relle im Raum vorgesehen habe  
und dass der Reis und die sonstigen Stückgüter ausweislich  
des Journalauszuges anscheinend erst am 29. Januar 1950 in

Alexandria übernommen worden sind, in diesem Zeitpunkt also möglicherweise eine Umladung der Felle stattgefunden hat.

Andererseits wird zu prüfen sein, ob die Geltendmachung des Schadensersatzanspruches etwa dann gegen Treu und Glauben verstösst, wenn dem Ablader bekannt war, dass das Schiff auf seinem vorgesehenen Reisewege im Mittelmeer aller Voraussicht nach im wesentlichen Lebensmittel übernehmen würde, weil andere Güter garnicht in Frage kamen, und dass durch die Verstaung der Felle im Raum ein unverhältnismässig grosser Schaden für die übrige geruchsempfindliche Ladung entstehen würde, so dass er also unter diesen Umständen mit der Verladung der Felle an Deck rechnen musste.

Zur Beurteilung aller dieser Fragen bedarf es weiterer Aufklärung in tatsächlicher Hinsicht. Die Sache war daher unter Aufhebung des angefochtenen Urteils an das Berufungsgericht zurückzuweisen. Diesem war auch die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz zu übertragen, weil in der Sache noch nicht endgültig erkannt werden konnte.

Lindenmaier    Schmidt    Heidenhain    Wilde    Benkard