

47

Für das Nachschlagewerk!

Nicht für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: HGB §§ 606, 656 Abs 2, 662, 663 a

Rechtssatz: 1. Verwickelt der Befrachter den Verfrachter in größere Verpflichtungen, als sie die Charter vorsieht, so kann der Verfrachter, auch ohne ein Verschulden des Befrachters nachweisen zu müssen, von diesem alle diejenigen Aufwendungen ersetzt verlangen, die er im Interesse der Erfüllung des Vertrages hat machen müssen (vgl RGZ 75, 95 ff).

2. Eine Freizeichnung in der Chartepartie schließt die Verpflichtung des Verfrachters nicht aus, dem Befrachter gegenüber die Schadensursache aufzuklären, sich also von einer etwaigen Schuld zu exkulpieren.

Aktenzeichen: I ZR 153/54

Urteil des BGH v. 20. März 1956

OLG Hamburg

LG Hamburg

44

I ZR 153/54

Verkündet
am 20. März 1956
Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Aktiengesellschaft in Firma B[redacted] P[redacted]-Ce-
ment-Fabrik, vertreten durch den Vorstand Friedrich S[redacted],
Ha[redacted], Bu[redacted]straße [redacted],

Beklagten, Berufungsbeklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

g e g e n

die Firma De[redacted] Se[redacted] Erich L[redacted] & Co. AG, ver-
treten durch ihren Vorstand Dr. Helmut Sei[redacted], Ha[redacted],
Kl[redacted]straße [redacted],

Klägerin, Berufungsklägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [redacted] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 24. Februar 1956 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. h.c. Wilde, Dr. Birnbach, Dr. Bock, Dr. Weiß
und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des
Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 20. Ju-
li 1954 wird zurückgewiesen, soweit die Beklagte ver-
urteilt ist, den Gegenwert von 252 % - Wert vom 24.
August 1953 - nebst 5 % Zinsen seit dem 24. August
1953 in Deutscher Mark zu zahlen.

Der weitergehende Klageanspruch wird unter entsprechender Aufhebung des angefochtenen Urteils abgewiesen.

Von den Kosten der ersten zwei Rechtszüge trägt die Beklagte 1/5, von den Kosten der Revision trägt die Beklagte die Hälfte. Die übrigen Kosten fallen der Klägerin zur Last.

Von Rechts wegen



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos [\(mobile App\)](#)
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Parteien haben am 24. April 1951 einen Chartervertrag nach dem Formular des "Documentary Council of the Baltic and White Sea Conference" abgeschlossen. Gemäß Ziff 1 sollte das der Klägerin gehörende Motorschiff "REG II" in Hamburg eine Partie von "exactly 50.590 sixply paperbags Cement - 2.150.075 Kilos" laden und nach Norfolk (USA) überführen. Die Klägerin hat über die verladene Partie Zement ein Konnossement ausgestellt, in dem sie den Empfang der genannten Menge sowie von 3 % leeren Ersatzsäcken "in apparent good order and condition" bescheinigt. In Ziff 18 des Chartervertrages ist vorgesehen, daß das Frachtgut durch die Charterer an das Schiff herangebracht und gestaut werden soll, in Ziff 19, daß das Frachtgut entladen und "from alongside" durch die Charterer übernommen werden soll, und zwar in beiden Fällen "free of risk and expense to the vessel". Die Löschung des Zementes im Bestimmungshafen wurde von den Empfängern veranlaßt. Nach Entladung wurde gemäß Survey Report vom 2. Juli 1951 festgestellt, daß 48.791 Säcke unbeschädigt waren, während 1169 Säcke sich in einem Zustand befanden, der als "torn or broken" bezeichnet wird. In einem weiteren Besichtigungsattest vom 14. September 1951 wird bestätigt, daß 630 Säcke zu wenig ausgeliefert wurden. Außerdem waren nach dem gleichen Attest 1169 Säcke "slack and torn with considerable wastage". Die Klägerin wurde von dem Empfänger für den entstandenen Schaden in Höhe eines Gesamtbetrages von 1.337,70 US \$ in Anspruch genommen, wovon nach der Rechnung vom 10. Juli 1953 auf die fehlenden Säcke 636,30 \$ und auf die beschädigten Säcke 701.40 \$ entfielen. Nach Verhandlungen verglich sich die Klägerin am 24. August 1953 auf den Betrag von 800 \$ und zahlte außerdem Kosten für die Rechtsvertreter in Höhe von 325.05 \$.

Die Klägerin macht die Beklagte für den eingetretenen Schaden in voller Höhe ersatzpflichtig. Sie hat beantragt, die Beklagte zur Zahlung eines Gegenwertes von 1.125.05 US \$ - Wert vom 24. August 1953 - zu verurteilen, und diesen Antrag in der Berufungsinstanz um 5 % Zinsen seit dem 24. August 1953 erweitert.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen. Sie hat insbesondere gerügt, daß die Klägerin nicht dargelegt habe, wodurch die Schäden eingetreten seien, und daß sie es auch unterlassen habe, bei der Entlöschung Tallyleute an die Luken des Schiffes zu stellen. Jedenfalls habe sie es versäumt, im Ankunftshafen Verklarung zu belegen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Auf die Berufung der Klägerin hat das Berufungsgericht die Beklagte zur Zahlung eines Gegenwertes von 562,525 US \$ nebst 5 % Zinsen seit dem 24. August 1953 verurteilt, im übrigen aber die Klage abgewiesen. Die Kosten des Rechtsstreits hat es gegeneinander aufgehoben. Mit der Revision, die von dem Berufungsgericht wegen ihrer grundsätzlichen Bedeutung zugelassen ist, erstrebt die Beklagte die Zurückweisung der Berufung der Klägerin in vollem Umfange. Die Klägerin bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klage gründet sich auf den zwischen den Parteien geschlossenen Chartervertrag, der nach der zutreffenden Annahme des Berufungsgerichts deutschem Recht untersteht. Für die Frage, welches Recht auf die Ansprüche aus einem Seefrachtvertrag anzuwenden ist, kommt es in erster Linie auf den aus dem Inhalt des Vertrages und den Umständen des

Falles zu ermittelnden ausdrücklich oder stillschweigend erklärten Parteiwillen, gegebenenfalls auf den hypothetischen Parteiwillen an (RGZ 122, 316 [318]; BGHZ 9, 221 [222 f]; Schaps, Das deutsche Seerecht, Vorbem vor § 556 HGB Anm 19; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, § 3 III 2). Das Berufungsgericht hat trotz des englischen Wortlauts des Vertrages die Anwendung deutschen Rechts als zum mindesten stillschweigend vereinbart angenommen, weil der Vertrag zwischen deutschen Parteien im Inland abgeschlossen sei und die Anwendung deutschen Rechts dem "mutmaßlichen vernünftigen Willen" der Kontrahenten entspreche. Bei dieser Begründung verwechselt das Berufungsgericht allerdings ersichtlich den "stillschweigenden" und den "hypothetischen" Parteiwillen miteinander. Das Berufungsgericht hat, wie seine Begründung erweist, auf Grund einer objektiven Abwägung der Interessen der Parteien seine Entscheidung treffen wollen. Es hat also in Wahrheit den hypothetischen Parteiwillen der Auslegung zugrunde gelegt. Bei diesem handelte es sich nicht etwa um die Ermittlung hypothetisch subjektiver Vorstellungen, sondern um eine vernünftige Interessenabwägung auf rein objektiver Grundlage (BGHZ 7, 231 [235]). Da sich ein stillschweigender Parteiwille aus dem Vertrage in der Tat nicht entnehmen läßt, die vom Berufungsgericht hervorgehobenen Merkmale aber jedenfalls einen "hypothetischen Parteiwillen", deutsches Recht anzuwenden, rechtfertigen, wird durch die nur irrtümliche und ungenaue Ausdrucksweise des Berufungsgerichts am Ergebnis nichts geändert. Der hypothetische Parteiwille ergibt sich, wie der Begründung des angefochtenen Urteils noch hinzugefügt werden kann, zusätzlich auch daraus, daß sich der Vertrag auf ein deutsches Schiff bezieht, das von einem deutschen Hafen aus seine Reise antreten soll.

II. 1.) Soweit das Berufungsgericht den zugrunde liegenden Vertrag trotz der Haftungsbeschränkungen als Raumfracht-

vertrag, also als echten Seefrachtvertrag (§ 556 Ziff 1 HGB) angesehen hat, ist seine Annahme nicht zu beanstanden. Durch einen Seefrachtvertrag übernimmt es der Verfrachter, Güter gegen Zahlung einer Vergütung nach einem Orte über See zu befördern. Diese Verpflichtung ist die Klägerin in Ziff 1 der Chartepartie eingegangen, in der sie es übernommen hat, "exactly 50.590 sixply paperbags Cement" von Hamburg nach Norfolk zu befördern und dort die Ladung auszuliefern ("deliver"). Die von dem Verfrachter übernommene Auslieferungspflicht besteht darin, daß er nach Beendigung der Reise unter Aufgabe seines bis dahin bestehenden eigenen Gewahrsams dem Empfänger die Möglichkeit verschafft, durch Entgegennahme des Gutes nunmehr seinerseits den unmittelbaren Besitz zu ergreifen (Wüstendörfer aaO § 21 V, 1 S 262). Dieser Pflicht ist die Klägerin nicht oder nur unvollständig nachgekommen, da unstreitig von ihr 630 Säcke zu wenig ausgeliefert worden sind und sich 1.169 Säcke bei der Ablieferung in beschädigtem Zustande befunden haben.

2.) Von der dem Verfrachter bei einem Seefrachtvertrag obliegenden Obhutspflicht hat sich die Klägerin im vorliegenden Fall allerdings weitgehend freigezeichnet. Nach den fio-Klauseln der Ziff 18 und 19 sollte das Einladen, Stauen und Ausladen durch die Beklagte "free of risk and expense to the vessel" erfolgen. Weiterhin ist in Ziffer 2 der Chartepartie bestimmt, daß die Beklagte für einen Verlust oder eine Beschädigung des Ladeguts nur verantwortlich ist, soweit ein persönlicher Mangel der erforderlichen Sorgfalt von seiten der "Owners or their Managers" vorliegt, das Schiff in jeder Beziehung seetüchtig zu machen oder sicherzustellen, daß es ordnungsmäßig bemannt, ausgerüstet oder verproviantiert ist, außerdem im Falle eines "personal act or default of the Owners or their Managers" (Ziff 2 Abs 1). Für irgendwie gear- tete andere Schadensgründe, selbst für Nachlässigkeit oder

ein Versehen ("neglect or default") des Kapitäns, der Mannschaft oder irgendeiner anderen Person, die von der Reederei an Bord oder an Land beschäftigt wird, ist die Verantwortung ebenso ausgeschlossen wie für einen Schaden, der im übrigen aus mangelnder Seetüchtigkeit des Schiffes beim Verladen oder dem Beginn der Reise oder zu irgendeiner anderen Zeit entsteht (Ziff 2 Abs 2). Auf die für die Parteien sich aus der Haftungsbeschränkung der Klägerin ergebenden Folgen wird noch einzugehen sein. Dem Berufungsgericht ist jedenfalls darin beizutreten, daß gegen die Rechtsgültigkeit der Freizeichungsklauseln keine durchgreifenden Bedenken erhoben werden können. In dem zur Entscheidung stehenden Sachverhalt ist von der Klägerin ein Orderkonnossement ausgestellt worden. Für einen solchen Fall kann zwar gemäß § 662 HGB grundsätzlich nicht die Haftung für See- und Ladungstüchtigkeit (§ 559 HGB) oder für den Verlust und die Beschädigung der beförderten Güter (§ 606 HGB) durch Rechtsgeschäfte im voraus ausgeschlossen oder beschränkt werden. Indessen finden diese Vorschriften auf eine Chartepartie keine Anwendung (§ 663 Abs 2 Ziff 4). Raumfrachtverträge unterliegen daher in der Regel nicht den zwingenden Haftungsbestimmungen des Gesetzes. Erst wenn das ausgestellte Konnossement weiterbegeben wird, kann sich der Verfrachter trotz abweichender Vereinbarungen in der Chartepartie gegenüber dem Konnossementsinhaber auf den Vorschriften des § 662 HGB entgegenstehende Beschränkungen nicht mehr berufen (Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht § 663 a HGB II). Die vertraglichen Beziehungen zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter werden indessen hierdurch nicht berührt.

III. 1.) Unter Zugrundelegung der erörterten Bestimmungen der Chartepartie hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Klägerin für den eingetretenen Schaden die Haftung selber zu tragen habe, soweit die eine Hälfte des entstandenen Scha-

dens in Rede stehe. Da die Klägerin eine Revision nicht eingelegt hat, diese Entscheidung mithin rechtskräftig ist, ist ein Eingehen auf die Entscheidungsgründe insoweit nicht erforderlich.

Die Verpflichtung der Beklagten, die andere Hälfte des eingetretenen Schadens zu tragen, hat das Berufungsgericht bejaht; jedoch ist der Revision zuzugeben, daß diese Ausführungen der Sach- und Rechtslage nicht in vollem Umfange gerecht werden.

2.) Zunächst ist nicht recht klar, aus welchem Rechtsgrunde das Berufungsgericht die Haftung der Beklagten herleitet. Im Eingang der Entscheidungsgründe heißt es, daß sich die Haftung der Beklagten auf Grund positiver Vertragsverletzung aus dem Chartervertrag ergebe. Später (S 14) wird ausgeführt, daß die Klägerin trotz Fehlens einer ausdrücklichen Regelung im Chartervertrag Regreß nehmen könne, weil die Beklagte für die Erfüllung ihrer Vertragspflichten nicht Sorge getragen habe. Die Entladung "free of risk and expense to the vessel" sei nach Ziffer 19 ausdrücklich als Vertragspflicht des Charterers, nicht etwa des Empfängers festgelegt. In jedem Fall sei die Beklagte dafür verantwortlich, daß sie die Klägerin nicht von der Schadensersatzforderung der Empfängerin befreit habe, obwohl sie darauf hingewiesen worden sei, daß die Klägerin bei Nichterfüllung mit erheblichen Eingriffen in das Schiff habe rechnen müssen.

Diese Begründung des Berufungsgerichts scheint darauf hinzudeuten, daß es ein Verschulden des Befrachters im Grundsatz für erforderlich hält. Eine solche Annahme wäre jedoch rechtsirrtümlich. An einer anderen Stelle hat das Berufungsgericht allerdings auch auf eine Entscheidung des Reichsgerichts (RGZ 75, 95) Bezug genommen, die ein solches Verschul-

den nicht fordert. Aus ihr hat das Berufungsgericht jedoch keine Folgerungen gezogen, insbesondere auch den Sachverhalt nicht entsprechend den Richtlinien dieser Entscheidung darauf geprüft, welche Rechtsgrundsätze für die Haftung eines Verfrachters am Bestimmungshafen maßgebend sind.

In der vom Berufungsgericht zitierten Entscheidung hat das Reichsgericht ausgesprochen, daß dem Reeder wegen der Summe, die er dem Empfänger zahlen müsse, der Rückgriff gegen den Charterer dann offenstehe, wenn dieser zugleich Ablader sei und ein ihm übergebenes Orderkonnossement indossiert habe, das eine nach dem Recht des Bestimmungshafens ungültige Freizeichnung enthalte. Verwickle er den Verfrachter in größere Verpflichtungen, als die Charter sie vorsehe, so habe er Ersatz zu leisten. Dieser Ansicht, die ein Verschulden des Befrachters nicht voraussetzt, ist beizutreten. Es mag dahinstehen, ob die Annahme des Reichsgerichts, in einer Chartepartie sei zugleich ein Garantieverprechen notwendig einbegriffen (RGZ 75, 97), immer zutreffen wird. Denn jedenfalls folgt bereits aus den durch den Frachtvertrag begründeten Pflichten des Befrachters, daß die Klägerin, auch ohne ein Verschulden der Beklagten nachweisen zu müssen, von dieser alle diejenigen Aufwendungen ersetzt verlangen kann, die sie im Interesse der Erfüllung des Vertrages hat machen müssen (vgl. auch Carver's Carriage of Goods by Sea 9. Aufl 1952 S 306).

Würde die Klägerin daher der Beklagten gegenüber für den durch die Schadensersatzleistung an den Empfänger eingetretenen Schaden jedenfalls zur Hälfte deswegen nicht einzustehen haben, weil sie ihre Haftung insoweit in der Chartepartie beschränkt hat, so würde der Klageanspruch bereits auf Grund des Frachtvertrages begründet sein können.

3.) Die Aufwendungen der Klägerin waren auch notwendig. Für die Erfüllung der Verpflichtung aus einem Konnossement ist nach ständiger Rechtsprechung das Recht des Bestimmungshafens - also im vorliegenden Falle das Recht der Vereinigten Staaten - maßgebend (BGHZ 6, 127 [134] und die dort Zitierten). Indessen konnte sich die Klägerin auch nach dem Recht der USA dem Empfänger gegenüber nicht auf einen Ausschluß der Haftung für Beschädigung oder Verlust des Gutes berufen. Denn die Vereinigten Staaten haben die auf der Grundlage der Haager Regeln in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichnete "International Convention for the unification of certain rules relating to bills of lading" (Gramm aaO S 3 ff), die zu der Neufassung der §§ 662, 663a HGB geführt hat, mit nur wenigen, der Klarstellung dienenden Modifikationen im Jahre 1936 durch die "Carriage of Goods by Sea Act" (Public-No. 521 - 74th Congress) in ihr nationales Recht übernommen (Carver aaO S 1102 ff, insbesondere S 1112 aE; Gramm aaO S 76). Die für die Verpflichtungen des Verfrachters gegenüber dem Konnossementsinhaber maßgebenden Bestimmungen dieses Gesetzes, vgl insbesondere Title I Section 1 b und Section V Abs 2 (Carver S 1103 und 1109), stimmen mit den entsprechenden Bestimmungen des deutschen Rechts überein. Mithin sind auch nach dem Recht der USA dem Empfänger gegenüber die Freizeichnungsklauseln aus dem Chartervertrag ungültig. Die Klägerin war daher auch entgegen der Chartepartie schlechthin verpflichtet, den infolge Verlusts oder Beschädigung der Säcke eingetretenen Schaden dem Konnossementsinhaber in Norfolk zu ersetzen.

4. Für die Entscheidung kommt es hiernach maßgebend darauf an, ob die Klägerin der Beklagten gegenüber Rückgriffsrechte aus dem Chartervertrag mit der Begründung erheben kann, sie habe für den eingetretenen Verlust nach diesem Vertrage nicht einzustehen.

44

Auch eine Freizeichnung, wie sie die vorliegende Chartepartie enthält, schließt in keinem Falle die Verpflichtung des Verfrachters aus, dem Befrachter gegenüber die Schadensursache aufzuklären, sich also von einer etwaigen Schuld zu exkulpieren (Schaps aaO § 606 Anm 27, 30; Boyens, Das deutsche Seerecht II. Bd § 606 Anm 7; HansGZ Hauptbl 1924 Nr 90). Die Klägerin hat also, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen hat, darzutun und zu beweisen, daß die Schadensursache auf Umständen beruht, die von ihr entweder nach dem Gesetz nicht zu vertreten sind oder jedenfalls solche sind, von denen sie sich freigezeichnet hat. Da die Ladung ausweislich der Erklärung in dem ausgestellten Konnossement bei der Abfahrt des Schiffes sich "in apparent good order and condition" befunden hat, besteht jedenfalls zugunsten des Empfängers die Beweisvermutung der §§ 656 Abs 2, 643 Nr 8 HGB, daß die Säcke zur Beginn der Reise ordnungsmäßig verstaut waren. Im Verhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter eines Raumfrachtvertrages gilt allerdings diese Vermutung nicht. Wieweit der Vermerk auf dem Konnossement als Indiz für die Übernahme unbeschädigter Säcke in dem vereinbarten Umfang in Hamburg gewertet werden kann, bedarf keiner Erörterung. Denn die Klägerin hat selbst eine gegenteilige Behauptung nicht aufgestellt.

IV. 1.) Die Verpflichtung der Beklagten zur Tragung der Hälfte des eingetretenen Schadens hat das Berufungsgericht im einzelnen folgendermaßen begründet:

Hinsichtlich der mangelhaften Zementsäcke liege es nahe, daß sie in der Mehrzahl erst während des Löschgeschäfts beschädigt worden seien, weil sie andernfalls nicht bis an die Pier gelangt wären. Aber auch der völlige Verlust von Säcken könne zu einem Teil auf das Löschgeschäft zurückgeführt werden. Ob im allgemeinen beim Löschgeschäft mit einem

Schaden von nur 0,2 bis 0,8 % zu rechnen sei, wie die Beklagte behauptete, könne zweifelhaft sein. Hier spreche jedenfalls die Wahrscheinlichkeit hinsichtlich der beschädigten Säcke von etwa 2,2 % für eine höhere Ziffer. Berücksichtige man weiter, daß von dem Totalverlust in Höhe von 1,24 % noch ein Teil, der auf etwa 0,5 % bemessen werden könne, auf das Löschgeschäft entfallen dürfte, so rechtfertige dies unter Berücksichtigung der bestehenbleibenden Unsicherheitsmomente und der beiderseitigen Erklärungspflicht das im Wege der richterlichen Schätzung nach § 287 ZPO zu gewinnende Ergebnis, daß der Schaden von beiden Parteien je zur Hälfte getragen werde.

Bei dieser Beweiswürdigung hat das Berufungsgericht die Grundsätze des prima facie-Beweises nicht zutreffend angewendet.

2.) Ob ein bestimmtes Ereignis den Ersatzbegehrenden betroffen hat, ist, wie der Bundesgerichtshof wiederholt ausgeführt hat (vgl. BGHZ 4, 192 [1967]), nach § 286 ZPO zu beweisen, während die Beurteilung des Kausalzusammenhanges zwischen dem konkreten schadenstiftenden Ereignis und dem Schaden der Regel des § 287 ZPO unterliegt. Besteht also die Möglichkeit, daß ein Schaden durch mehrere Ereignisse entstanden ist, dann kann keinesfalls etwa geschätzt werden, welches Ereignis den Schaden verursacht hat. Insoweit ist der Beweis vielmehr nach § 286 ZPO zu führen und erst nach Erbringung dieses Beweises kann nach § 287 ZPO festgestellt werden, ob dadurch der ebenfalls festgestellte Schaden verursacht ist (BGHZ aaO [1977]).

Der Beweis des ersten Anscheins setzt nach der ständigen Rechtsprechung des Reichsgerichts sowie des Bundesgerichtshofs Tatbestände voraus, die nach der Regel des Le-

bens auf eine bestimmte Ursache hinweisen und in einer bestimmten Richtung zu verlaufen pflegen (L-M zu § 1 PatG Nr 1; § 286 ZPO § 11; Urt. vom 26. Januar 1956 - II ZR 50/54). Er beruht also bei typischen Geschehnisabläufen auf der Erfahrung, daß typische Ursachen gewisse Folgen zu zeitigen pflegen, die deshalb ohne weiteren Nachweis rein erfahrungsmäßig nach dem ersten Anschein unterstellt werden dürfen (BGHZ 2, 1 § 57). Zu beachten bleibt aber auch bei dem prima facie-Beweis immer, daß er nicht etwa ein Wahrscheinlichkeitsbeweis ist; vielmehr muß der festgestellte Sachverhalt derart sein, daß er unter Verwertung allgemeiner Erfahrungssätze die Überzeugung des Richters in vollem Umfange begründet (BGH in NJW 1951, 360).

Geht man von diesen Rechtssätzen aus, so läßt die angefochtene Entscheidung, wie die Revision zu Recht rügt, zunächst eine Begründung vermissen, worauf der völlige Verlust von Säcken zurückzuführen ist. Wenn das Berufungsgericht meint, er könne zu einem Teil auf das Löschgeschäft zurückgeführt werden, und einige Zeilen weiter zum Ausdruck bringt, von dem Totalverlust in Höhe von 1,24 % dürfte noch ein auf 0,5 % zu bemessender Teil auf das Löschgeschäft entfallen, so ergibt bereits diese Ausdrucksweise, daß es den Beweis selber tatsächlich nicht als geführt angesehen hat. In Wahrheit hat das Berufungsgericht überhaupt keine Begründung für die Annahme gegeben, der Totalverlust sei zu 0,5 % von der Beklagten verschuldet. Aber auch die Annahme, die Beschädigung der Säcke in Höhe von 2,2 % ginge zur Hälfte zu Lasten der Beklagten, weil es naheliege, daß sie in der Mehrzahl erst während des Löschgeschäfts beschädigt worden seien, beruht auf einer unrichtigen Anwendung der Grundsätze des prima facie-Beweises. Davon, ob die Säcke in beschädigtem oder unbeschädigtem Zustand an die Pier gelangt sind, hätte sich das Berufungsgericht zunächst eine Überzeugung

bilden müssen. Es genügte nicht, daß es einen solchen Tatbestand nur als naheliegend angesehen hat. Im übrigen aber ist auch nicht ersichtlich, worauf sich die Annahme gründen soll, nur unbeschädigte Zementsäcke könnten an die Pier gelangen. Auch beschädigte Säcke können dorthin gebracht werden, es sei denn, sie sind so schwer beschädigt, daß ihr Zustand einen Transport überhaupt ausschließt. Dürfen auch die Grundsätze des Prima facie-Beweises zu Lasten des beweispflichtigen Verfrachters nicht überspannt werden, so darf eine Beweismwürdigung sich andererseits doch niemals auf bloße Vermutungen stützen. Das Berufungsgericht hat dies nicht genügend beachtet. Seine Beweismwürdigung verletzt daher § 286 ZPO.

3.) Nur soweit das Berufungsgericht die Ersatzpflicht der Beklagten in Höhe von 0,8 % der verlorengegangenen oder beschädigten Säcke bejaht hat, ist die Verurteilung gerechtfertigt. Das Berufungsgericht konnte davon ausgehen, daß in dieser Höhe die Beklagte den Schaden zu tragen hat, weil sie selber in ihrem Schreiben vom 6. Februar 1953 einen Bruch von 0,2 bis 0,8 % als normal bezeichnet. Ist nach der Erfahrung anzunehmen, daß in der angegebenen Höhe ein Schaden beim Löschen von Zementsäcken entsteht, so kann aus Rechtsgründen der Feststellung des Berufungsgerichts nicht entgegengetreten werden, daß jedenfalls in Höhe von 0,8 % ein Schaden bei der Löschung in Norfolk eingetreten ist, für den die Beklagte nach der Chartepartie (Ziff 19) die Klägerin nicht haftbar machen kann. Diese Verpflichtung der Beklagten wird auch nicht, wie die Revision meint, dadurch ausgeschlossen, daß eine ausreichende Zahl von Ersatzsäcken von der Beklagten mitgegeben worden ist. Wenn das Berufungsgericht, wie aus dem Zusammenhalt der Entscheidungsgründe zu entnehmen ist, die Überzeugung vertritt, daß auch das Vorhandensein der Ersatzsäcke den Eintritt eines Schadens in-

folge Beschädigung oder Verlusts während des Löschens in der genannten Höhe nicht hat ausschließen können, so ist diese Annahme rechtlich nicht zu beanstanden.

Für die verlorengegangenen und beschädigten 1799 Säcke hat die Klägerin einen Schadensersatz gezahlt, der einheitlich ohne Verteilung auf die Ursache des Schadens auf 800 % festgesetzt worden ist. Weiterhin hat die Klägerin für die Interessenvertretung in den USA Kosten in Höhe von 325,05 % gezahlt, deren Sachdienlichkeit und Höhe von der Beklagten nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht bestritten worden sind. Die Beklagte ist an diesem Gesamtschaden von 1.125 %, für den sie in Höhe von 0,8 % der Gesamtmenge der beförderten Säcke, d.h. von 405 Säcken, einzustehen hat, in dem Verhältnis zu beteiligen, in dem der eingetretene Gesamtschaden infolge Verlusts und Beschädigung von 1799 Säcken zu dem von ihr verursachten Schaden steht. Unter Zugrundelegung dieses anteiligen Verhältnisses entfällt auf die Beklagte ein Betrag von 252 %.

Da in den Entscheidungsgründen des angefochtenen Urteils hervorgehoben ist, daß die Parteien trotz Erörterung der maßgebenden Fragen weitere Einzelheiten tatsächlicher Art darüber, wie der Schaden möglicherweise entstanden sein könnte, nicht haben vortragen können, bedurfte es einer Zurückverweisung des Rechtsstreits zu einer weiteren Aufklärung des Sachverhalts nicht.

Nach alledem konnte die Revision nur in dem aus der Urteilsformel ersichtlichen Umfange Erfolg haben. Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 ZPO.

Wilde

Birnbach

Bock

Weiß

Nörr