

77. 1. Zur rechtlichen Bedeutung einer vorbehaltlosen Zahlung, wenn die Zahlung zunächst nur unter Vorbehalt angeboten, dieser Vorbehalt aber auf Verlangen des anderen Teiles fallen gelassen ist.

2. Haftet der Unterbefrachter über die Unterfracht hinaus auch für die Charterfracht (Hauptfracht)?

HGB. §§ 556, 623, 624, 614, 642, 662.

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. Januar 1926 i. S. der Nordischen Reederei-Ges. m. b. H. (Bekl.) u. N. St. M. (Nebenintervenientin) w. M. u. F. L. A.-G. (Kl.). I 137/25.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Auf Grund des Zeitfrachtvertrags vom 1. Mai 1923 hatte die Beklagte ihren Dampfer „Tamara 2“ an die Westeuropäische Linienschiffahrt GmbH. für eine Rundreise von etwa 6 Wochen von Bremen über Hamburg und Rotterdam nach Portugal und Spanien verchartert. Die Klägerin hatte mit der Westeuropäischen Linienschiffahrt einen Unterfrachtvertrag über die Versendung von zwei Posten Zigarren von Bremen nach Barcelona geschlossen und die vereinbarte Fracht mit 2109,88 Peseten bezahlt. Auf Grund dieses Unterfrachtvertrags wurde die Ware in Bremen an Bord des Dampfers „Tamara 2“ übernommen. Als der Dampfer mit der Ware Anfang Mai 1923 in Hamburg lag, erklärte die Westeuropäische Linienschiffahrt, daß sie die Charterfracht nicht zahlen könnte. Die Beklagte entzog ihr darauf gemäß Nr. 5 des Zeitfrachtvertrags die Benützung des Dampfers und setzte sich zwecks Regelung des Weitertransports der in den Dampfer abgeladenen Waren und des von ihr behaupteten Pfandrechts an der Ladung mit den Ladungsinteressenten in Verbindung. Es kam am 11. Mai 1923 mit einer Reihe von Interessenten, zu denen aber die Klägerin nicht gehörte, zu einer Vereinbarung. Der Dampfer „Tamara 2“ fuhr dann nach Rotterdam und lud dort unter anderem auch die Ware der Klägerin aus. Diese macht geltend, daß ihr durch das Verhalten der Beklagten Kosten und Schäden entstanden seien, die ihr von der Beklagten ersetzt werden müßten. Die Beklagte habe die Ware von Rotterdam nicht weiter

befördern, anderseits aber an die Klägerin nur dann herausgeben wollen, wenn die Klägerin einen Anteil an der Charterfracht (Hauptfracht) mit 94,7 £ bezahle, wogegen die Beklagte die Rückzahlung der von der Klägerin bereits bezahlten Unterfracht mit 2109,88 Peseten angeboten habe. Notgedrungen habe die Klägerin, um die Ware zu erlangen, die verlangten 94,7 £ bezahlen müssen, die sie nun im Klagewege zurückfordere gegen Wiederauskehrung der von der Beklagten erhaltenen 2109,88 Peseten. Außerdem seien durch die Umladung der Ware in Rotterdam und den Weitertransport derselben nach Barcelona sowie durch die Verhandlungen mit der Beklagten Kosten entstanden, deren Erstattung gleichfalls beansprucht werde. Die Klägerin hat demgemäß auf Zahlung der bezeichneten Beträge nebst Zinsen geklagt. Die Beklagte hat den Klaganspruch nach Grund und Betrag bestritten.

Das Landgericht wies die Klage ab. Das Oberlandesgericht verurteilte die Beklagte zur Zahlung von 94,7 £ nebst Zinsen Zug um Zug gegen Erstattung von 2109,88 Peseten. Im übrigen erklärte es den Klaganspruch dem Grunde nach für berechtigt.

Die Revision der Beklagten hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat hinsichtlich der Verhandlungen, welche die Parteien über die Herausgabe der für die Klägerin auf dem Dampfer „Tamara 2“ abgeladenen Ware geführt haben, folgendes festgestellt:

Die Klägerin habe die Herausgabe der Ware schlechthin verlangt, da sie die vereinbarte Fracht in Höhe von 2109,88 Peseten bezahlt habe. Die Beklagte habe diese Herausgabe davon abhängig gemacht, daß die Klägerin den auf sie entfallenden Anteil an der in englischen Pfunden berechneten Charterfracht bezahle gegen Rückgabe der von ihr als Fracht bezahlten Peseten. Die Klägerin sei bereit gewesen, dem zwischen der Beklagten und anderen Abladern geschlossenen Vergleich vom 11. Mai 1923 beizutreten und damit die aus der Unterbefrachtung gemäß § 662 HGB. gegen die Beklagte hergeleiteten Ansprüche fallen zu lassen, wenn die Beklagte ihren Anspruch auf Frachtzahlung erheblich ermäßigte. Andernfalls sei die Klägerin — und zwar auch für die Beklagte erkennbar — nicht geneigt gewesen, sich bedingungslos auf den Boden des Vertrags

vom 11. Mai 1923 zu stellen. Die auf dieser Grundlage geführten Parteiverhandlungen hätten sich zerschlagen. Hierauf hätte die Klägerin sich erboten, die von der Beklagten beanspruchte Fracht unter Vorbehalt zu zahlen. Die Beklagte habe aber verlangt, daß dieser Vorbehalt fallen gelassen werde. Diesem Verlangen sei schließlich seitens des Vertreters der Klägerin entsprochen worden. Dies sei aber nur geschehen, weil die Klägerin sich in einer Zwangslage befunden habe, indem ihr aus einer weiteren Worenthaltung der Güter sehr erhebliche Nachteile gedroht hätten. Die Beklagte sei nach dem Verlauf der Dinge darüber nicht im Zweifel gewesen, daß der Vertreter der Klägerin sich nur der angegebenen Zwangslage gefügt habe. Die — auch für die Beklagte erkennbar — unter einem solchen Zwange erfolgte Preisgabe des Vorbehalts könne nach den Grundsätzen von Treu und Glauben im Verkehr nicht als eine Sinnesänderung der Klägerin und als Verlautbarung des Willens gedeutet werden, daß nunmehr die Klägerin bereit sei, sich dem Standpunkt der Beklagten unter Verzicht auf ihre Rechte bedingungslos zu unterwerfen.

Diesen Ausführungen gegenüber ist der von der Revision erhobene Einwand, daß für die Rechtsbeziehungen der Parteien nicht ungeäußerte Gedanken, sondern nur die abgegebenen Erklärungen in Frage kommen, nicht durchschlagend. Denn ersichtlich hat das Berufungsgericht entscheidendes Gewicht nur auf solche Umstände gelegt, welche auch für die Beklagte erkennbar waren. Ebensovienig kann die Feststellung des Berufungsgerichts, daß die Klägerin sich in einer Zwangslage befunden habe, durch den Hinweis der Revision auf § 624 HGB. ausgeräumt werden. Die dort vorgesehene öffentliche Hinterlegung der die Forderungen des Verfrachters betreffenden Streitsumme verpflichtet allerdings den Verfrachter zur Auslieferung der Güter und macht ihn schadensersatzpflichtig, wenn er trotzdem die Herausgabe ablehnt. Die Durchführung eines derartigen Herausgabebearspruchs seitens der Klägerin würde aber, zumal die Ware damals in Holland war, unter allen Umständen eine gewisse Zeitdauer beansprucht haben. Die Ausführungen des Berufungsgerichts ergeben, daß für die Klägerin der Ablauf eines solchen Zeitraums mit sehr erheblichen Nachteilen verbunden war, so daß die geschilderte Zwangslage nicht durch das Recht auf Herausgabe, sondern nur durch die tatsächliche Herausgabe der Ware beseitigt werden konnte.

Im übrigen hängt die Beurteilung der Frage, welche Bedeutung und Rechtswirkung der Zahlung des von der Beklagten verlangten Frachtanteils seitens der Klägerin ohne den zunächst vorgesehenen ausdrücklichen Vorbehalt beizulegen ist, im wesentlichen von tatsächlichen Erwägungen ab, wobei entscheidendes Gewicht darauf zu legen ist, wie sich das Verhalten der Klägerin bei gutgläubig unbefangener Beurteilung darstellt (RGZ. Bd. 97 S. 142). Im allgemeinen wird dem Umstand, daß die eine Seite zunächst Zahlung unter Vorbehalt angeboten, die andere Seite aber das Fallenlassen dieses Vorbehalts verlangt hat und nunmehr ohne ausdrücklichen Vorbehalt Zahlung geleistet ist, die Bedeutung beizumessen sein, daß damit auf die von dem Vorbehalt umfaßten Ansprüche und Rechte verzichtet ist. Es kann aber unter besonderen Umständen der Fall so liegen, daß das Fallenlassen des Vorbehalts, auch für die Gegenseite erkennbar, keinen Verzicht auf die von dem Vorbehalt betroffenen Rechte bedeutet. Solche besonderen Umstände konnte das Berufungsgericht hier ohne Rechtsirrtum darin erblicken, daß die Preisgabe des Vorbehalts seitens der Klägerin nur unter einem starken Zwange erfolgte in einer Weise, die auch der Beklagten zeigte, daß die Klägerin ihren grundsätzlichen Rechtsstandpunkt aufrechterhielt und auf die den Vorbehalt betreffenden Rechte nicht verzichten wollte.

Damit sind auch die Einwendungen erledigt, welche die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts erhebt, daß der Rückforderung der von der Klägerin gezahlten 94,7 £ die Bestimmung des § 814 BGB. nicht entgegensteht. Das Berufungsgericht hat dargelegt, daß trotz der Aufrechterhaltung des grundsätzlichen Standpunktes der Klägerin hinsichtlich ihrer Ansprüche aus § 662 HGB. die Klägerin oder ihr Vertreter sich den in der Rechtslage liegenden Zweifeln nicht verschlossen hätten, daß es vielmehr auch für sie ungewiß geblieben sei, ob die Klägerin zur Zahlung der 94,7 £ verpflichtet war oder nicht. Weder diese Feststellung noch die daran geknüpfte rechtliche Folgerung, daß ein solcher Zweifel auf seiten des Leistenden einem Irrtum über die Leistungspflicht gleichstehe, lassen einen Rechtsirrtum erkennen. Die Revision hat denn auch nach dieser Richtung keinen Angriff erhoben. Andererseits ist es Tatfrage, ob der Zweifelnde mit der Leistung einen Verzicht auf den Erstattungsanspruch erklärt hat. Die Feststellungen des Berufungsgerichts ergeben, daß ein

solcher Verzicht auf seiten der Klägerin oder ihres Vertreters nicht vorliegt. Somit ist für die von der Revision vertretene Annahme kein Raum, daß die Klägerin durch ihre Zahlung unter Fallenlassen des Vorbehalts zum Ausdruck gebracht habe, sie wolle trotz der für sie an ihrer Leistungspflicht bestehenden Zweifel den gezahlten Betrag nicht zurückfordern.

Hiernach ist die Annahme des Berufungsgerichts rechtlich nicht zu beanstanden, daß es für die Beurteilung der Klagensprüche lediglich darauf ankomme, wie sich die Rechtslage zwischen den Parteien durch die Zurückziehung der „Tamara 2“ aus der Zeitcharter gestaltet habe. Die auf dieser Grundlage angestellten Erwägungen des Berufungsgerichts sind von der Revision nicht ausdrücklich angegriffen. Sie sind auch, wenigstens in ihren entscheidenden Teilen, ohne rechtliche Bedenken.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß auf Grund des Zeitfrachtvertrags vom 1. Mai 1923 der Dampfer „Tamara 2“ seitens der Beklagten als Reederei des genannten Schiffes und als Hauptverfrachter an die Westeuropäische Linienschiffahrt als Hauptbefrachter verchartert ist. Das Berufungsgericht nimmt ferner ohne Widerspruch der Parteien an, daß die Ware an Bord des Dampfers „Tamara 2“ auf Grund eines Unterfrachtvertrags gekommen ist, den die Westeuropäische Linienschiffahrt als Unterverfrachter mit der Klägerin als Unterbefrachter abgeschlossen hat. Über die Ware sind nach der Feststellung des Berufungsgerichts Konnossemente gezeichnet. Die Zeichnung ist nicht von dem Kapitän des „Tamara 2“, sondern von der Firma H. St. & Co. in Hamburg als Vertreterin der Westeuropäischen Linienschiffahrt erfolgt. Das Berufungsgericht hat nicht ausdrücklich erörtert, ob diese Konnossementszeichnung nur für die genannte Unterverfrachterin oder durch diese für den Kapitän der „Tamara 2“ in Gemäßheit von Nr. 9 des Zeitfrachtvertrags geschehen ist. Die Ausführungen des Berufungsgerichts zeigen aber, daß es dies letztere annimmt. Im Zeitfrachtvertrag vom 1. Mai 1923 ist unter Nr. 9 mit genügender Deutlichkeit zum Ausdruck gebracht, daß die Bevollmächtigten des Unterverfrachters (Charterers) befugt waren, Konnossemente für die Reederei zu zeichnen. Der Unterverfrachter (Charterer) sollte nur verpflichtet sein, solchenfalls die Reederei von allen dadurch ent-

stehenden, über den Chartervertrag hinausgehenden Folgerungen und Verbindlichkeiten freizuhalten. Eine derartige Übertragung der Befugnis zur Zeichnung echter Konnossemente seitens des Reeders auf den Charterer oder dessen Vertreter ist rechtlich zulässig (Schaps, Seerecht 2. Aufl. § 642 Anm. 15). Das Berufungsgericht konnte also ohne Rechtsirrtum annehmen, daß die von der Firma S. St. & Co. in Hamburg als Vertreterin der Charterer gezeichneten Konnossemente gemäß Nr. 9 des Zeitfrachtvertrags für das Schiff gezeichnet und somit echte Konnossemente im Sinne von § 642 HGB. seien. Daß das Berufungsgericht eine solche Feststellung treffen wollte und getroffen hat, ergibt sich aus seiner Erwägung, daß in Gemäßheit der für die Güter gezeichneten Konnossemente von der Klägerin eine „Konnossementsfracht“ zu entrichten war und eine solche in voller Höhe gezahlt ist, sowie aus den hieraus gezogenen Folgerungen.

Ist danach davon auszugehen, daß echte Konnossemente vorliegen, so ist dem Berufungsgericht darin zuzustimmen, daß die Beklagte aus dem hier maßgeblichen Rechtsverhältnis gegen die Klägerin weder Ansprüche auf Zahlung der von der Beklagten mit dem Charterer vereinbarten Zeitfracht oder eines Teiles derselben noch wegen dieser Zeitfracht (Charterfracht) ein Pfandrecht an den genannten Ladungsgütern hatte. Mit Recht weist das Berufungsgericht darauf hin, daß die hinsichtlich eines solchen Pfandrechts ohne Mitwirkung der Klägerin zwischen der Beklagten und den Charterern laut Nr. 21 des Zeitfrachtvertrags vom 1. Mai 1923 getroffene Vereinbarung für die Klägerin an sich nicht verbindlich ist. Dasselbe gilt von der Vorschrift in Nr. 5 letzter Absatz des Zeitfrachtvertrags, auf Grund deren die Beklagte der Westeuropäischen Linien-Schiffahrt die Benutzung des damals in Hamburg liegenden Dampfers entzogen hat. Die dort der Reederei im Verhältnis zu den Charterern eingeräumten Befugnisse änderten grundsätzlich nichts an ihrem Verhältnis zum Unterbefrachter. Wurde die Reederei gemäß § 662 HGB. zu Leistungen an den Unterbefrachter über den mit den Charterern abgeschlossenen Zeitfrachtvertrag hinaus verpflichtet, so blieb es ihr unbenommen, dieserhalb Schadenersatzansprüche gegen die Charterer geltend zu machen (Schaps § 662 Anm. 44).

Das Berufungsgericht hat ohne Rechtsirrtum festgestellt, daß die Ausführung des zwischen der Klägerin und den Charterern

geschlossenen Unterfrachtvertrags zu den Dienstobliegenheiten des Kapitäns der „Tamara 2“ gehörte und von diesem durch die Annahme der Güter an Bord des Schiffes übernommen war. Damit war gemäß § 662 HGB. die Haftung für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags auf die Beklagte übergegangen. Demgemäß war die Beklagte der Klägerin gegenüber verpflichtet, das Ladungsgut entsprechend dem Unterfrachtvertrag nach Barcelona zu befördern und zwar zu der im Unterfrachtvertrag vereinbarten Befetenfracht. Diese Befetenfracht ist von der Klägerin bezahlt und in die Hände der Beklagten gelangt. Es kann dahingestellt bleiben, ob die Beklagte an sich einen unmittelbaren Anspruch auf diese Unterfracht hatte. Denn jedenfalls hatte sie auf Grund ihrer Verpflichtung zur Ausführung des Unterfrachtvertrags und der teilweisen Erfüllung dieser Pflicht gegen die Klägerin grundsätzlich keine über die Bezahlung dieser Unterfracht hinausgehenden Ansprüche und, da diese befriedigt waren, keine Pfandrechte an den Ladungsgütern der Klägerin. Die in Gemäßheit von § 662 HGB. begründete Verpflichtung der Beklagten zur Ausführung des Unterfrachtvertrags änderte nichts daran, daß für die laut Zeitfrachtvertrag vereinbarte Charterfracht der Beklagten nur der Charterer als Hauptbefrachter und nicht die Klägerin als Unterbefrachter aufzukommen hatte. Denn der Chartervertrag (Hauptfrachtvertrag) und der Unterfrachtvertrag haben selbständigen Charakter und begründen an sich selbständige und voneinander unabhängige Rechte und Pflichten.

Diese Erwägungen sind jedenfalls dann zutreffend, wenn, wie hier, das Vorliegen echter Konnossemente hinsichtlich der Transportgüter anzunehmen ist. Ob die Sach- und Rechtslage anders zu beurteilen ist, wenn solches nicht der Fall ist, bedarf hier keiner Entscheidung.