

32. Zur Auslegung einer Chartepartie (Baltoon-Charter), in welche Zusicherungen des Verfrachters über den Zeitpunkt der Ladebereitschaft aufgenommen worden waren.

HGB. § 557, BGB. § 157.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 16. Februar 1927 i. S. D. R. (Rl.) w. R. & W. (Bekl.). I 182/26.

- I. Landgericht Kiel, Kammer für Handelsachen.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin, eine dänische Aktiengesellschaft, hat mit der Beklagten, einer Kohlenimportfirma in Kiel, einen Vertrag über die Verfrachtung einer Ladung Kohlen in ihrem Dampfer „Nordpol“ von Methil oder anderen Häfen am Firth of Forth nach Kiel geschlossen. Die über den Vertrag am 28. November 1912 ausgestellte Chartepartie ist für beide Teile von der dazu ermächtigten Schiffsmaklerfirma v. M. & Co. in Glasgow unterzeichnet worden. Der Ausstellung der Chartepartie ging ein Telegrammwechsel voraus zwischen dem Schiffsmakler, der im Vertrag als „agent“ der Klägerin bezeichnet ist, und der Beklagten. Auf ein Angebot des Maklers vom 26. November 1912, lautend auf einen in der Zeit vom 20. bis 24. Dezember ladebereiten Dampfer von 1900 Tonnen zum Saße von 8 sh. für die Tonne, antwortete die Beklagte am gleichen Tage, sie nehme den angebotenen Dampfer zum Saße von 7 sh. 6 d. und unter der Bedingung an, daß die Ladebereitschaft 7 Tage vorher erklärt werde; gleichzeitig bat sie um Bestätigung. Diese erfolgte am 27. November.

In der auf einem Vordruck der Baltoon-Charter ausgestellten Chartepartie heißt es im Eingang über das Schiff in Druckschrift: „expected ready to load on or about“ und darauf handschriftlich eingefügt „20/24 th December“. Es ist ferner in ihr bestimmt, daß die Ladezeit nicht vor dem 20. Dezember morgens 6 Uhr beginne, der endgültige Tag der Ladebereitschaft aber 7 Tage vorher mitzuteilen sei (Nr. 5 C Absatz 2). Falls der Dampfer nicht am siebenten nach dem als Tag der Ladebereitschaft mitgeteilten Tage morgens 6 Uhr ladebereit war, hatte der Charterer das Recht zur Aufhebung des Vertrags (Nr. 17).

Die Firma v. M. & Co. meldete der Beklagten in einem Telegramm vom 23. Dezember den 31. Dezember als Tag der Ladebereitschaft. Der „Nordpol“ war jedoch unstreitig am 1. Januar 1913 vor 9 Uhr morgens nicht ladebereit in Methil. Am 31. Dezember 1912 hatte bereits die Beklagte telegraphisch die Umladung verweigert. Die Klägerin hält den Rücktritt der Beklagten für unberechtigt, da der 31. Dezember nach den Charterbedingungen der erste Ladetag gewesen sei und die Beklagte daher den Vertrag erst habe aufheben können, wenn der „Nordpol“ am 6. Januar nicht ladebereit gewesen wäre. Sie hat Ersatz des ihr durch den Rücktritt erwachsenen Schadens verlangt.

Das Landgericht erklärte den Klagenanspruch dem Grunde nach für berechtigt; das Oberlandesgericht wies die Klage ab. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Entscheidung des Rechtsstreits hängt in erster Linie davon ab, ob die Beklagte berechtigt war, ihren Rücktritt vom Verfrachtungsvertrag zu erklären, nachdem das Schiff der Klägerin am 31. Dezember 1912 nicht ladebereit gewesen war. Das Berufungsgericht hat dies angenommen. Es hat zunächst ohne Rechtsirrtum ausgeführt, als endgültigen Tag der Ladebereitschaft („definite loading date“ der Nr. 5 C Abs. 2 der Chartepartie) habe der Schiffsmakler der Klägerin am 23. Dezember unter Einhaltung der sieben-tägigen Mitteilungsfrist den 31. Dezember aufgegeben. Der Bordrichter entnimmt jedoch aus den Eingangsworten der Chartepartie „expected to load on or about 20/24 th December“, daß vereinbarungsgemäß der letzte zulässige Tag für den Beginn der Ladebereitschaft der 24. Dezember gewesen sei, und folgert daraus, die Erklärung der Ladebereitschaft auf den 31. Dezember sei vertragswidrig gewesen und habe die sieben-tägige Frist der Nr. 17 nicht in Lauf gesetzt; diese Frist (nach deren Ablauf die Rücktritts-berechtigung eintrat) sei vielmehr mit Rücksicht auf die Eigenschaft des 24. Dezember als des äußersten Termins für den Beginn der Ladebereitschaft schon am 31. Dezember abgelaufen und die Beklagte habe, da die Klägerin bis dahin nicht ladebereit gewesen sei, vom Vertrag zurücktreten dürfen.

Dem Berufungsgericht ist im Ergebnis, wenn auch nicht in allen Einzelheiten der Begründung, beizutreten. Mit Recht hat

sich das angefochtene Urteil entgegen der Ansicht der Klägerin auf den Standpunkt gestellt, daß auch den im Eingang der Chartepartie enthaltenen Angaben über den Zeitpunkt der erwarteten Ladebereitschaft des Schiffes Bedeutung für die Rechtsbeziehungen der Parteien zukomme. Die Erklärungen des Verfrachters über die Zeit der Ladebereitschaft des Schiffes sind für den Befrachter von Wichtigkeit. Sie ermöglichen ihm, seine Verfügungen über das Ladungsgut, soweit tunlich, so zu treffen, daß es rechtzeitig, weder zu früh noch zu spät, am Ladungsort bereit steht, und so die Entstehung unnötiger Ausgaben an Lager- oder Überliegegeld zu vermeiden. Sie sichern ihn auch vor Willkür des Verfrachters in bezug auf den Zeitpunkt der Bestellung des Schiffes. Es handelt sich also um Erklärungen, die für die Belange des Befrachters von erheblichster Bedeutung sind. Diese Angaben des Verfrachters sind daher wie Zusicherungen zu behandeln, die Gegenstand des Vertragschlusses geworden sind (so auch Schaps-Mittelstein *HGB.* § 557 Anm. 3 und 9). Die englische Rechtsauffassung steht seit langem auf dem gleichen Standpunkt (*Handelsgeetze des Erbhalls Bd. 11 Abteilung 1 S. 334; Law Reports, Common Pleas Cases Bd. 8 S. 395 (399): Corcling v. Massely 1873*).

Die Erheblichkeit der in Rede stehenden Angabe ergibt sich vorliegendenfalls noch im besonderen aus den der Ausstellung der Chartepartie vorausgegangenen Verhandlungen. In dem Telegrammwechsel der Parteien vom 26. und 27. November, der zu ihrer Einigung über den Chartervertrag führte, hat gerade die Zeit der Ladebereitschaft einen der hervorgehobenen wesentlichen Vertragspunkte gebildet.

Bei Nichteinhaltung der mit diesen Angaben vom Verfrachter übernommenen Verpflichtungen war an sich dem Befrachter das Recht des Rücktritts vom Vertrag nach § 634 Abs. 2 *HGB.* gegeben (*Schaps-Mittelstein a. a. O. Anm. 3*. So übrigens auch das englische Recht, *Handelsgeetze des Erbhalls a. a. O.*). Der Bestimmung der Nr. 17, in welcher dem Befrachter die Rücktrittsberechtigung für den Fall der Nichtstellung des Schiffes binnen einer sieben-tägigen Frist nach Erklärung der Ladebereitschaft gegeben ist, kann nicht die Wirkung beigelegt werden, daß sie das bei Nichteinhaltung des vereinbarten Zeitpunkts der Ladebereitschaft bestehende Rücktrittsrecht beseitige. Dadurch würde die Zusicherung

über die Ladebereitschaft, deren Erheblichkeit oben hervorgehoben ist, jede rechtliche Wirkung verlieren. Es sind vielmehr beide Klauseln der Chartepartie in der Weise in Einklang zu bringen, wie es das Berufungsgericht getan hat. Danach tritt das Rücktrittsrecht nicht schon mit der Nichtstellung des Schiffes innerhalb der zugesicherten Zeitspanne ein, gleichgültig, für welchen Tag die Ladebereitschaft angezeigt ist, sondern, falls nicht die Bereitschaft auf einen früheren Tag erklärt worden war, erst am 7. Tage nach dem äußersten für sie festgelegten Zeitpunkt. Denn es wird angenommen, daß der Befrachter verpflichtet gewesen sei, spätestens auf diesen Tag seine Ladebereitschaft zu erklären, und daß daher der Lauf der Frist in Nr. 17 ohne weiteres mit Ablauf dieses Tages beginne.

Somit ist die Frage, ob die Beklagte am 31. Dezember zu Recht vom Vertrag zurückgetreten ist, wesentlich davon abhängig, welcher Inhalt der Zusicherung in den Eingangsworten der Chartepartie beizulegen ist. Der Streit der Parteien dreht sich darum, ob in ihnen die Ladebereitschaft auf die Zeitspanne vom 20. bis 24. Dezember festgelegt oder ob auf Grund der formularmäßigen Worte der Chartepartie „on or about“ eine angemessene Erweiterung dieser Zeitspanne anzunehmen ist.

Der Berufsrichter hat die der Ausstellung der Chartepartie vorausgegangenen Verhandlungen zur Auslegung ihres Inhalts herangezogen. Er geht davon aus, daß in ihnen die Ladebereitschaft des Schiffes auf den 20. bis 24. Dezember festgelegt worden sei. Er lehnt die Annahme ab, die Streichung der Worte „or about“ sei von dem zur Ausstellung der Vertragsurkunde ermächtigten Schiffsmakler nur versehentlich unterlassen worden. Seiner Auffassung nach enthalten diese Worte an sich eine Erweiterung der festen Begrenzung der Ladebereitschaft, wie sie den Inhalt der bisherigen Abmachungen der Parteien gebildet habe. Daraus folgert er, die widerspruchsslose Hinnahme der Vertragsurkunde müsse als Zustimmung der Beklagten zu dieser Erweiterung gelten, sofern die Beklagte Anlaß gehabt habe, solche Änderung des bisherigen Vertragsinhalts in der Vertragsurkunde als gewollt anzusehen. Allen diesen Erwägungen des Berufungsgerichts ist beizutreten. Das angefochtene Urteil führt aber dann weiter aus: die Vertragsbestimmung habe mit Rücksicht auf die früheren telegraphischen Vereinbarungen und die unmittelbar nach

dem 1. Januar einsetzenden, die Beladung des Schiffes bis zum 6. Januar ausschließenden und beiden Parteien bekannten Gruben- und Todfeiertage auch so verstanden werden können, daß das Wort „about“ sich nur auf den 20. Dezember als den ersten für die Ladebereitschaft in Betracht kommenden Tag beziehe und nur für diesen dem Verfrachter eine gewisse Freiheit gebe, daß dies aber an der Festsetzung des 24. Dezember als des Endtermins, zu dem das Schiff als ladebereit zu erwarten gewesen sei, nichts geändert habe. Diese Auslegung der Klausel ist jedoch nach ihrem Wortlaut nicht möglich. Jrgendwelche Anhaltspunkte dafür, daß das Wort „about“ sich nur auf den 20. Dezember, nicht aber auch auf den 24. Dezember beziehe, ergeben sich aus ihrer Fassung nicht, vielmehr können die der Zeitangabe gemeinsam vorausgehenden Worte „on“ und „about“ nur beide auf die gesamte Zeitangabe bezogen werden.

Es bedarf indes der vom Berufungsgericht vorgenommenen Auslegung der Klausel nicht, um zum gleichen Ergebnis zu kommen. Die Beklagte durfte davon ausgehen, daß nach den telegraphischen Abmachungen der Beginn der Ladezeit auf die bestimmte Zeitspanne vom 20. bis 24. Dezember festgelegt war. Ferner durfte sie nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts bei der Gegenseite mit der Kenntnis davon rechnen, daß vom 1. Januar ab, also nach Ablauf der sieben-tägigen Frist der Nr. 17 bei Berechnung vom 24. Dezember ab, bis zum 6. Januar einschließlich keine Möglichkeit der Beladung bestehe. Sie erhielt nun eine Chartepartie, in der zwar der vereinbarte Zeitpunkt der Ladebereitschaft entsprechend der Abrede eingefügt, in deren vorgedrucktem Text aber ein Wort stehen geblieben war, wodurch der getroffenen Vereinbarung bei genauer Prüfung ein geänderter Sinn beigelegt werden konnte, nämlich dahin, daß sich die Beladung möglicherweise um fast eine weitere Woche verzögern werde. Unter diesen Umständen durfte die Beklagte nach dem Grundsatz von Treu und Glauben im Verkehr der Ansicht sein, daß es sich insoweit nicht um eine von der Gegenseite beabsichtigte Änderung des Vertragsinhalts, sondern um eine versehenlich nicht genau erfolgte Fassung des Vertragstextes handle. Sie konnte sich darauf verlassen, daß Treu und Glauben es der Gegenseite zur Pflicht machten, eine derart bedeutsame Änderung des Vertragsinhalts nicht auf diese versteckte Art dem Vertrag einzuverleiben, sondern in einwandfrei erkennbarer Weise

zum Ausdruck zu bringen. Nicht entgegen steht dieser Auffassung eine etwaige Verkehrssitte, wonach für den Vertragsinhalt allein der Inhalt der Chartepartie ohne Rücksicht auf Vereinbarungen in Vorverhandlungen maßgebend ist. Eine solche Verkehrssitte würde die Heranziehung der Vorverhandlungen zur Feststellung des von den Parteien tatsächlich gewollten Inhalts der Chartepartie gemäß § 157 BGB. nicht ausschließen. Es ist daher mit dem Berufungsgericht anzunehmen, daß durch die Fassung der Klausel eine der Beklagten gegenüber wirksame Änderung des bereits vorher festgelegten Vertragsinhalts nicht erfolgt ist. Hiervon ausgehend hat das angefochtene Urteil ohne Rechtsirrtum die Berechtigung des am 31. Dezember 1912 erfolgten Rücktritts der Beklagten vom Vertrag verneint.