

69. 1. Nach welchem Recht ist eine Charterpartie zu beurteilen, die in London vom dortigen Agenten der englischen Reederei und dem der einem andern Staat angehörigen Befrachterin auf einem Bordruß der Baltic and White Sea Conference gezeichnet ist?

2. Zur Bedeutung der Konnossementsklausel „Freight and all conditions and exceptions as per Charter Party“ für die Bestimmung des auf die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger anzuwendenden Rechts. Inwieweit kann für diese Rechtsbeziehungen entgegen einer Konnossementsklausel, welche das den Frachtvertrag beherrschende Recht für maßgebend erklärt, das abweichende Recht des Bestimmungsortes in Betracht kommen?

RGB. §§ 557, 651.

I. Zivilsenat. Ur. v. 24. November 1928 i. S. N. St. Co. Ltd. (Pl.) w. C. Co. mbH. u. Gen. (Bekl.). I 68/28.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

An Bord des der Klägerin gehörigen Dampfers „Mary Amelia“ brach auf einer Reise vom Schwarzen Meer nach Hamburg Feuer aus. Durch die Einwirkung des Feuers verflumpte die aus Ölkuchen bestehende Ladung. Infolgedessen verursachte die Löschung der Ladung in Hamburg besondere, über die gewöhnlichen Löschkosten hinausgehende Unkosten. Die Klägerin fordert Erstattung dieser Unkosten von den Beklagten als Empfängern der Ladung. Nach Auffassung der Beklagten fallen diese Kosten dem Reeder zur Last.

Das Landgericht gab der Klage statt, das Oberlandesgericht wies sie ab. Die Revision der Klägerin blieb ohne Erfolg.

Gründe:

Streitig ist zwischen den Parteien, ob die laut Konnossement befugten Empfänger einer Ladung dem Verfrachter für die außer-

gewöhnlichen Lösungskosten haften, die mit einer besonderen Haberei der Ladung in ursächlichem Zusammenhang stehen. Darüber, daß es nach der Chartepartie an sich zu Lasten des Verfrachters ging, die Ladung aufzunehmen und längsseits des Schiffs zu bringen, besteht Einigkeit.

Streit herrscht schon über das Recht, nach welchem diese Frage zu entscheiden ist. Gezeichnet ist die Chartepartie in London von den dortigen Agenten der englischen Reederei und der Befrachterin, die der Union der Sozialistischen Sowjet-Republiken angehört. Das in einem Hafen des Schwarzen Meeres an die Order der Befrachterin ausgestellte Konnossement enthält die Klausel: „Freight and all conditions and exceptions as per Charter Party“ usw. Die durch Feuer verklumpte Ladung, deren Entlöschung die Anwendung außergewöhnlicher Unkosten (sogenanntes „dirty money“) erforderte, wurde im Bestimmungshafen Hamburg von deutschen Firmen übernommen.

Das Berufungsgericht hat die Rechtsbeziehungen der Verfrachterin und der Empfänger nach englischem Recht beurteilt und ist in dessen Anwendung zu dem Ergebnis gelangt, die Verfrachterin könne die durch die Verklumpung der Ladung entstandenen Mehrlöschkosten von den Empfängern auch unter dem Gesichtspunkt der besonderen Haberei nicht verlangen, da nach dem Frachtvertrag die Entlöschung in vollem Umfang ohne Rücksicht auf ihre Kosten Sache der Verfrachterin gewesen sei.

Die Revision hat demgegenüber die Auffassung vertreten, es handle sich im Rechtsverhältnis der Parteien bei dem Streit darüber, wer die Kosten der Entlöschung zu tragen habe, um die Frage der Erfüllung von Verpflichtungen aus dem Konnossement, für diese aber sei das Recht des Bestimmungshafens, also deutsches Recht, maßgebend. Hiernach aber fielen die streitigen Kosten den Empfängern zur Last. Hier sei nämlich einer der in § 593 HGB. vorgesehenen Ausnahmefälle gegeben, da, wie unter Beweis gestellt, nach Hamburger Ortsgebrauch mit Mehrkosten der erörterten Art nicht, wie es der grundsätzlichen Regelung in § 593 entspreche, der Verfrachter, sondern der Ladungsempfänger belastet werde.

Die Revision kann indes keinen Erfolg haben. Für die Auffassung, daß die zur Erörterung stehenden Rechtsbeziehungen der Parteien nach englischem Recht zu beurteilen seien, hat sich das Berufungsurteil die Begründung des erstinstanzlichen Urteils zu eigen

gemacht. Dieses entnimmt den Umständen des Falles (Abschluß des Vertrags in London durch englische Firmen unter Benutzung eines dem englischen Schifffahrtsrecht eigenen Vordrucks), daß Verfrachter und Befrachter den Frachtvertrag dem englischen Recht hätten unterwerfen wollen. Daß die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Ladungsempfänger von dem gleichen Rechte beherrscht würden, folgte es aus der oben angeführten Bestimmung des für diese Beziehungen maßgebenden Konnossements.

Daß das Berufungsgericht den Frachtvertrag als solchen unter englisches Recht stellt, kann nicht als rechtsirrtümlich angesehen werden. Es entspricht anerkannten Rechtsgrundsätzen, bei Prüfung der Frage, welchem Rechte die Beziehungen zwischen den Parteien eines Seefrachtvertrags zu unterstellen seien, der innerhalb verschiedener Rechtsgebiete zur Entstehung und Abwicklung gelangt, in erster Linie das entscheidende Gewicht darauf zu legen, ob sich aus den Einzelumständen des Falles Anhaltspunkte für den Willen der Parteien ergeben, das zwischen ihnen entstehende Rechtsverhältnis einem einheitlichen Recht zu unterwerfen (RGZ. Bd. 68 S. 203). Daß die Gesichtspunkte, welche das erstinstanzliche Urteil in dieser Richtung herangezogen hat, erheblich sind, ist ebenfalls von der Rechtsprechung anerkannt. Bei dem Vertragsvordruck handelt es sich allerdings nicht um eine dem englischen Verkehrsrecht allein eigentümliche Gestaltung der Vertragsbedingungen, sondern, wie die Überschrift („The Documentary Council of the Baltic and White Sea Conference“) zeigt, um einen in zwischenstaatlicher Besprechung vorgeschlagenen Vertragsentwurf. Diesen hat jedoch die großbritannische Chamber of Shipping angenommen („adopted by the Documentary Committee of the Chamber of Shipping of the United Kingdom“). Immerhin weist der Vertrag in mehreren Punkten (unselbständige Negligence clause in Nummer 2 Absatz 2, Lien clause in Nummer 8) Bestimmungen auf, die der englischen Rechtsauffassung eigentümlich sind. Unter diesen Umständen kann darin keine Verletzung von Auslegungsgrundsätzen erblickt werden, daß aus der Vereinigung der einzelnen Anhaltspunkte die Unterstellung des Vertrags unter englisches Recht entnommen worden ist. Diesen Anhaltspunkten mag noch ergänzend hinzugefügt werden, daß nach Nummer 12 der Chartepartie ein Fall großer Haverei in London abgewickelt und damit — abgesehen von der Anwendung der York-

Antwerp Rules — englischem Recht unterstellt worden ist. Daß danach auch Fälle besonderer Haverei mit Recht nach englischem Rechtsanschauungen beurteilt worden sind, bedarf keiner weiteren Darlegung.

Ohne Rechtsirrtum hat aber das Berufungsgericht weiter angenommen, auch die Rechtsbeziehungen der Verfrachterin und der Empfänger unterlägen, soweit sie auf dem Frachtvertrag beruhten, der Beurteilung nach englischem Recht. Die erwähnte Klausel des Konnossements läßt erkennen, daß diese Rechtsbeziehungen gleich denen der Parteien des Frachtvertrags gestaltet werden sollten, soweit sich nicht aus dem Konnossement etwas anderes ergab. Die Fassung der Klausel genügt auch den Anforderungen des § 651 Abs. 2 HGB. Unter diesen Umständen bestehen keine Rechtsbedenken gegen die Auffassung, daß auch die in der streitigen Rechtsfrage berührten Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachterin und Empfängern der Beurteilung nach englischem Recht zu unterwerfen seien.

Zuzugeben ist allerdings der Revision, daß nach deutscher Rechtsanschauung im allgemeinen für die Beurteilung der Ansprüche und Verpflichtungen aus dem Konnossement das Recht des Bestimmungsortes als maßgebend gilt (RdFG. Bd. 25 S. 192; Schaps Seerecht Anm. 35 zu § 642 HGB. und die weiteren dort angeführten Entscheidungen). Es gibt zweifellos auch Fälle, in denen, selbst wenn im allgemeinen nach dem aus der Sachlage entnommenen Willen der Beteiligten die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger von anderem Recht beherrscht werden, die Sachlage in gewissen Beziehungen die Anwendung des Rechts des Bestimmungsortes fordert. Das kann sowohl aus einer unter dem Gesichtspunkt eines vernünftigen und billigen Ergebnisses vorzunehmenden Ergänzung des Parteiwillens folgen wie auch schon durch Sinn und Zweck der Vorschriften des Rechts des Bestimmungsortes mit Rücksicht auf die Sicherung des kaufmännischen Konnossementsverkehrs gefordert werden (RdZ. Bd. 34 S. 72 [80, 81]). Zu denken ist dabei z. B. an Bestimmungen oder Ortsgebräuche, die den Vorgang der Entlöschung als solchen betreffen (Bohens, Das deutsche Seerecht Bd. I §§ 32, 51), sowie an die Vorschriften über die Voraussetzungen, unter denen Rechte und Verpflichtungen zwischen Verfrachter und Empfänger erwachsen (z. B. §§ 614 ff. HGB.). Um solche Fragen handelt es sich aber im vorliegenden Falle nicht, sondern

lediglich darum, ob die Bestimmung des Frachtvertrags, wonach der Verfrachterin die Ausladung des Ladungsgutes auf ihre Kosten obliegt, die Anwendung der Rechtsgrundsätze über besondere Haverei ausschließt, leßthin also um die Tragweite einer Bestimmung des Frachtvertrags. Es erscheint nicht geboten, diese Frage, abweichend von dem den Frachtvertrag und die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Empfänger im allgemeinen beherrschenden Recht, nach dem Recht des Bestimmungsortes zu entscheiden. Ein berechtigtes Interesse der Verfrachterin, die den Frachtvertrag englischem Recht unterworfen hat, diese Frage nach dem ihr etwa günstigeren Rechte des Bestimmungsortes und eines dort etwa bestehenden Ortsgebrauchs entschieden zu sehen, ist nicht zu erkennen.

Das englische Recht ist somit ohne Rechtsirrtum angewandt worden. Die Beurteilung, welche der Fall nach diesem Recht erfahren hat, insbesondere auch die Frage, ob die Erheblichkeit eines Ortsgebrauchs im Bestimmungshafen erschöpfend gewürdigt worden ist, war in der Revisionsinstanz nicht nachzuprüfen.