

9. 1. Grundsätze bei der Auslegung einer in London von zwei dortigen Maklern als Vertreter auswärtiger (nicht englischer) Kontrahenten in englischer Sprache abgeschlossenen Chartepartie.

2. Bedeutung der sog. Penalty-clause in Chartepartieen nach englischer Rechtsauffassung.

I. Civilsenat. Ur. v. 5. Januar 1887 i. S. F. (Rl.) w. G. B. u.
S. B. (Bekl.) Rep. I. 358/86.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Der Kläger hat gegen die Beklagten Ansprüche erhoben wegen des ihnen angeblich zur Last fallenden Bruches einer am 26. September 1885 zwischen den Parteien durch Vertreter in London abgeschlossenen Chartepartie.

G. d. R. G., Entsch. in Civill. XI X.

partie, inhaltls deren das den Beklagten gehörige deutsche Dampfschiff „Vulkan“ nach Galaş oder Braila gehen sollte, um von dort eine Ladung Getreide nach Stettin zu transportieren. Er behauptet, durch diesen Kontraktbruch einen Schaden von 22 376,57 *M* erlitten zu haben, glaubt aber in erster Linie seinen auf Zahlung dieser Summe gerichteten Antrag schon durch die in der Chartepartie enthaltene Penaltyklausel und durch die unstreitige Thatsache, daß die Fracht, welche er bei Einhaltung des Vertrages den Beklagten zu zahlen gehabt hätte, ca. 27 000 *M* — also noch mehr — betragen haben würde, begründen zu können, ohne daß es des Nachweises des wirklichen Schadens bedürfe.

Aus den Gründen:

„Das Berufungsgericht hat, soweit die Klage auf die in der Chartepartie enthaltene Penaltyklausel gestützt ist, zunächst angenommen, daß nach englischer Rechtsauffassung der hier fraglichen Klausel:

„Penalty for non-performance of this charter, estimated amount of freight“

nicht einmal die Bedeutung einer Maximalgrenze des geltend zu machenden Schadens zutomme, sondern daß es nach dem jetzigen englischen Rechte trotz der altherkömmlichen Einschaltung dieser Klausel in die Chartepartien erst noch immer des Nachweises des geforderten Schadens in quali et quanto bedürfe. Diese Annahme ist, wie auch von Kläger nicht verkannt wird, nach §. 511 C.P.D. der Aufsechtung mittels der Revision nicht zugänglich . . .

Das Berufungsgericht hat aber ferner auch mit Recht angenommen, daß im vorliegenden Falle die gedachte englische Rechtsauffassung entscheidend und daß deshalb die Klausel nicht, wie Kläger geltend macht, nach deutschem Rechte zu beurteilen ist. Die dieserhalb erhobenen Revisionsangriffe können für begründet nicht erachtet werden. Daß bei einer zwischen Deutschen in einem deutschen Hafen abgeschlossenen Chartepartie die Benutzung der englischen Sprache lediglich aus Zweckmäßigkeitsgründen geschehen sein kann ohne die Absicht der Kontrahenten, damit zugleich ihre gegenseitigen Rechte und Pflichten nach englischer Rechtsauffassung zu regeln, wird vom Berufungsgerichte keineswegs verkannt. Im vorliegenden Falle ist aber unstreitig die Chartepartie nicht nur in englischer Sprache, sondern auch in London, und zwar von zwei dortigen Schiffsmaklern

abgeschlossen, welche nicht nur das Zustandekommen des Geschäftes vermittelt, sondern auch die Chartepartie als Vertreter der Kontrahenten — der in Quedlinburg domizilierten Beklagten und der in Braila bestehenden Handelsniederlassung des in Breslau domizilierten Klägers — abgeschlossen und unterzeichnet haben.

Das Berufungsgericht hat nun erwogen, es lasse sich nicht annehmen, daß zwei Londoner Makler eine Charter miteinander hätten abschließen wollen, welche eine andere Rechtsauffassung als die englische zum Ausdruck bringen sollte, sofern eine dahingehende Absicht sich nicht unzweideutig zu erkennen gebe. Aus der Überschrift des zu der Urkunde benutzten gedruckten Formulars „the 1878 Danube Charter-Party“ sowie aus einer ganzen Reihe von Bestimmungen, welche dasselbe enthält, entnimmt es aber, daß die Charter unverkennbar mit Rücksicht auf englische Verhältnisse abgefaßt ist. Es weist ferner auf die darin enthaltene, den englischen Chartepartien eigentümliche sog. Tofforklausel hin:

„the freighters liability to cease when the Cargo is shipped (provided the same is worth the freight, dead freight and demurrage on arrival at port of discharge), the owner or his agent having an absolute lien on the cargo for freight, dead freight, demurrage, lighterage at port of discharge and average“,

und stellt fest, daß die Charter ihrem Inhalte nach überhaupt der Form englischer, von englischen Rechtsanschauungen beherrschter Chartepartien entspricht, nirgends aber erkennen läßt, daß sie in englischer Sprache deutsche frachtrechtliche Anschauungen zum Ausdruck bringen wolle, wie denn auch die Penalty-clause insbesondere sich in der von altersher in englischen Chartepartien gebräuchlichen Form in dem gedruckten Texte finde. Es deute hiernach nichts darauf hin, daß man etwa in dieser einen Beziehung eine Konventionalstrafe mit der einer solchen nach deutschem Rechte zukommenden Wirksamkeit habe vereinbaren wollen.

Demgegenüber meint nun die Revision, aus der Benutzung des englischen Formulars für die Chartepartie lasse sich höchstens ein negatives Moment entnehmen, als positives Moment bleibe daher nur der Umstand übrig, daß die Vertreter der eigentlichen Kontrahenten, welche den Vertrag abschlossen, Engländer waren und daß sie in einem englischen Hafen kontrahierten. Dagegen spreche umgekehrt für die

Anwendung des deutschen Rechtes der Umstand, daß die eigentlichen Kontrahenten Deutsche waren, daß es sich um die Verfrachtung eines deutschen Schiffes handelte und daß im Frachtvertrage in erster Linie Stettin, also ein deutscher Hafen, der Bestimmungsort des Schiffes war, während dem Befrachter eventuell Antwerpen, mithin ebenfalls ein nichtenglischer Hafen, zur Wahl gestellt war. Hätten unter diesen Umständen die Parteien direkt die vorliegende Charter in London abgeschlossen, so sei unzweifelhaft anzunehmen, daß sie sich nicht dem englischen, sondern dem deutschen Rechte unterwerfen wollten. Eventuell komme es auf das an diesen Bestimmungshäfen, welche der Erfüllungsort des Vertrages seien, geltende Recht an.

Dieser Argumentation kann aber nicht beigetreten werden. Wie der Vertrag auszulegen sein würde, wenn die Parteien selbst ihn in London abgeschlossen hätten, kann zunächst dahingestellt bleiben, da dieser Fall nicht vorliegt. Im übrigen war auf seiten des Klägers nicht sein Haus in Breslau, sondern seine in Braila domizilierte Filiale die Befrachterin, welche von dem für sie abschließenden Londoner Schiffsmakler schwerlich als eine deutsche angesehen wird, selbst wenn ihm ihr Zusammenhang mit dem Kläger und dessen Hause in Breslau bekannt war. Es kann aber dem Berufungsgerichte überhaupt rechtlich ein Vorwurf nicht daraus gemacht werden, daß es gegenüber der Form und dem Inhalte der Chartepartie und dem Umstande, daß es zwei englische Schiffsmakler waren, welche sie abschlossen, auf die Nationalität der eigentlichen Kontrahenten wie auf den Heimathafen und Bestimmungshafen des Schiffes kein Gewicht gelegt hat. Denn es handelt sich hier lediglich um die Frage, in welchem Sinne der Vertrag auszulegen ist, in welchem Sinne die beiden Londoner Schiffsmakler ihn beim Abschlusse verstanden haben. Hierbei ist nicht der Wille und die Rechtsauffassung der von ihnen beim Abschlusse des Vertrages vertretenen Personen, sondern ihr Wille und ihre Rechtsauffassung entscheidend. In dieser Beziehung ist aber der Umstand, daß für die Chartepartie ein von spezifisch englischen Anschauungen durchbrungenes englisches Formular benutzt ist, und daß die Urkunde in keiner Beziehung auf fremde, insbesondere auf deutsche Rechtsanschauungen hindeutet, bei der Mitberücksichtigung der Person der Kontrahenten als zweier englischer Schiffsmakler mit Recht vom Berufungsgerichte als Auslegungsmittel für den Vertragswillen benutzt

worden, da es davon ausgehen durfte und offenbar auch davon ausgegangen ist, daß die Kontrahenten den Inhalt des Vertrages in demjenigen Sinne und derjenigen Bedeutung verstanden, welche ihr heimisches englisches Recht demselben beilegt. Für den vom Berufungsgerichte in dieser Weise ermittelten Vertragswillen, speziell für die der Penaltyklausel nach diesem beizulegende Bedeutung ist mit Recht die Nationalität der Prinzipale der Kontrahenten wie diejenige des Schiffes und auch der Abgangs- und Bestimmungshafen der chartermäßigen Reise als unwesentlich außer Betracht gelassen, da nicht angenommen werden kann, daß diesen Momenten von den Vertragsschließenden irgend welche Bedeutung für ihr Verständnis des Vertragsinhaltes beigelegt ist.

Endlich macht die Revision es dem Berufungsgerichte auch mit Unrecht zum Vorwurfe, übersehen zu haben, daß der Vertreter beim Abschlusse eines Vertrages den Willen seines Prinzipales berücksichtigt haben werde, da dies nur in Betracht kommen kann, wenn der Vertreter sich bewußt ist, daß der von ihm Vertretene seine eigene Willensrichtung bezw. Rechtsanschauung nicht teilt, hierfür aber in concreto keinerlei thatsächlicher Anhalt vorliegt." . . .