

1. Ist der Schiffer außerhalb des Heimathafens allgemein befugt, einen von seinem Rheber abgeschlossenen Frachtvertrag zum Nachtheile des Rhebers abzuändern?
S.G.B. Artt. 496. 502.

I. Civilsenat. Urth. v. 16. Februar 1895 i. S. H. C. & Co. (Kl.)
w. S. & S. (Bekl.) Rep. I. 32/95.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Die Klägerin hat in London den Dampfer der Beklagten Gl. für den Transport einer Ladung Kohlen vom Tyne nach Kiel gechartert. Am 7. September 1892 wurde mit der Löschung der Ladung begonnen. Nachdem der Klägerin etwa zwei Drittel der Kohlen ausgeliefert waren, stellte der Kapitän C. am 9. September die weitere Löschung ein, weil die Klägerin sich weigerte, alsbald nach Verhältnis des ausgelieferten Theiles der Ladung Fracht zu zahlen, und ließ, nachdem die Verhandlungen über die Frachtzahlung kein Ergebnis gehabt hatten, der Klägerin durch einstweilige Verfügung jede Disposition über die ausgelieferten Kohlen untersagen, den noch in dem Dampfer befindlichen Rest der Ladung aber in von ihm gemietete Leichter löschen. Am 7. November 1892 ließ die Beklagte die in den Leichtern befindlichen Kohlen öffentlich versteigern.

Die Klägerin fordert Ersatz des ihr durch Nichtauslieferung eines Theiles der Ladung und die Erwirkung der einstweiligen Verfügung

entstandenen Schadens, von welcher Forderung sie den noch schuldigen Teil der Fracht in Abzug bringt. Die Beklagte verlangt Abweisung der Klage und fordert widerklagend den Rest der Fracht, Erstattung der durch die Miete der Leichter entstandenen Unkosten und Liegegelder, abzüglich des Erlöses der versteigerten Kohlen.

In erster Instanz sind sowohl die Klageforderungen wie die Forderungen der Widerklägerin nur zum Teil für begründet erachtet und es ist die Beklagte zur Zahlung des sich zu Gunsten der Klägerin ergebenden Überschußbetrages verurteilt worden. In der Berufungsinstanz ist dagegen auf Grund zum Teil abweichender Beurteilung einzelner Forderungen beider Parteien die Klägerin zur Zahlung eines sich für die Beklagte ergebenden Mehrbetrages verurteilt worden. Die Revision der Klägerin und die Anschließung der Beklagten sind zurückgewiesen, bezüglich der obigen Frage aus folgenden

Gründen:

„Für die Entscheidung der einzelnen Streitpunkte kommt in erster Linie in Frage, ob der Kapitän C. als Vertreter der Beklagten berechtigt war, zur Sicherung der Fracht einen Teil der Ladung zurückzubehalten und die bereits ausgelieferten Kohlen als Pfand in Beschlag zu nehmen.

In dieser Beziehung waltet zunächst kein Bedenken ob, daß, wie beide Vorderrichter übereinstimmend angenommen haben, weder in der Chartepartie noch in dem Konnossement eine Bestimmung enthalten ist, aus welcher die Klägerin den Anspruch auf Auslieferung der ganzen Ladung vor Zahlung der Fracht herleiten könnte. Sowohl die Klausel der Chartepartie: „the freight to be paid on unloading and right delivery of the cargo“, als auch die Bestimmung des Konnossementes, daß der Schiffer zur Auslieferung der Ladung verpflichtet sei . . . they paying freight for the same . . . besagen nichts anderes, als der Art. 615 Abs. 2 H.G.B.: „der Verfrachter hat die Güter gegen Zahlung der Fracht . . . auszuliefern.“ Hiergegen hat auch die Revision einen Angriff nicht gerichtet. Die Klägerin stützt aber ihr auf Vorleistung der Beklagten gerichtetes Verlangen ferner auf eine angeblich mit dem Schiffer C. getroffene Vereinbarung des Inhaltes, daß die Fracht erst nach völliger Auslieferung der Ladung, und zwar durch Rimesse an die Beklagte selbst, beglichen werden sollte. Beide Instanzrichter erachten eine solche Vereinbarung,

falls sie stattgefunden haben sollte, der Beklagten gegenüber für unwirksam, weil sie dem Inhalte der Chartepartie zuwiderlaufen würde, der Schiffer aber zu deren Abänderung ohne besondere Gründe nicht befugt sei.

Hiergegen sucht die Revisionsklägerin geltend zu machen, daß der Schiffer, der nach Art. 496 Abs. 2 H.G.B. zur Eingehung von Frachtverträgen berechtigt sei, auch befugt sein müsse, geschlossene Frachtverträge abzuändern, ja daß er sogar durch die Umstände zu solchen Abänderungen gezwungen werden könne. Soweit diese Ausführung dahin führen soll, die Befugnis des Schiffers zur Abänderung des Frachtvertrages im vorliegenden Falle darzutun, ist sie nicht begründet. Der Art. 496 ermächtigt den Schiffer, außerhalb des Heimathafens für den Rheder alle Geschäfte und Rechtshandlungen vorzunehmen, welche die Ausrüstung, Bemannung, Verproviantierung und Erhaltung des Schiffes, sowie überhaupt die Ausführung der Reise mit sich bringen. Diese Befugnis des Schiffers soll sich auch auf die Eingehung von Frachtverträgen erstrecken. Nun ergeben zwar die Materialien zum Handelsgesetzbuche, daß nach der Absicht der Kommission als solche Geschäfte, welche der Betrieb der Schifffahrt „mit sich bringt“, nicht bloß die notwendigen, unabweislichen Geschäfte, sondern alle bei der Seeschifffahrt regelmäßig vorkommende Geschäfte angesehen werden sollten,

vgl. Protokolle S. 1881. 1896. 3767,

und diese Auffassung des Gesetzes ist auch in der Rechtsprechung anerkannt worden.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 13 S. 81.

Daraus folgt jedoch nicht, daß der Schiffer auch zur Abänderung eines von seinem Rheder abgeschlossenen Frachtvertrages allgemein als befugt gelten müsse. Daß Fälle vorkommen können, in denen der Schiffer sich mit Recht für ermächtigt halten darf, einen bestehenden Frachtvertrag zum Nachtheile des Rheders abzuändern, z. B. wenn die Erhaltung des Schiffes oder der Abschluß eines neuen vorteilhaften Frachtvertrages davon abhängt, ist zuzugeben. Allein derartige Fälle werden stets auf besonderen äußeren Umständen beruhen, welche auch dem dritten Kontrahenten erkennbar sind. Dagegen ist eine Ermächtigung des Schiffers zu einer dem Rheder nachteiligen Abänderung des Frachtvertrages da nicht anzuerkennen, wo

es an jedem Grunde für eine solche Abänderung mangelt, wo also auch ein Zusammenhang zwischen derselben und dem Schiffahrtsbetriebe nicht ersichtlich ist, und der dritte Kontrahent deshalb eine Ermächtigung des Schiffers zu der dem Interesse des Rheders zuwiderlaufenden Rechts-handlung nicht annehmen kann.

Vgl. Lewis, Seehandelsrecht Bb. 1 S. 135; Urteil des Oberappellationsgerichts Lübeck vom 21. Februar 1857 bei Seuffert, Bb. 12 Nr. 292.

Ein solcher Fall aber liegt hier vor; denn die behauptete Abänderung des Frachtvertrages soll in dem Verzicht auf das wichtigste, dem Verfrachter zum Schutze seiner Frachtforderung gegebene Recht bestanden haben, ohne daß irgendwie eine für den Schiffahrtsbetrieb des Rheders förderliche Gegenleistung des Empfängers der Ladung ersichtlich wäre. Zu einer solchen die Rechte des Rheders im höchsten Maße beeinträchtigenden Rechts-handlung durfte die Klägerin den Schiffer nicht für ermächtigt halten und kann deshalb der Beklagten gegenüber keine Rechte daraus herleiten.“ . . .