

19. 1. Grundsätze bei der Auslegung einer in englischer Sprache abgefaßten Charterpartie, die für eine englische Rhederei von einem deutschen Schiffsmakler mit einem deutschen Kaufmann im Inlande abgeschlossen ist.

2. Bedeutung der Indemnity- und der Penalty-Clause in Charterpartien nach englischer Auffassung.

I. Civilsenat. Urth. v. 22. Mai 1897 i. S. F. (Bell.) w. C. & Co. (Rl.). Rep. I 451/96.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht baselbst.

Der in Hamburg domicilierte Beklagte hatte von den Klägern, englischen Rhedern, deren Dampfer F. für die Beförderung einer Zucker-

ladung von Warnemünde nach London gechartert. Der Vertrag wurde für den Beklagten durch den hamburgischen Schiffsmakler R. mit den londoner Agenten der Kläger, S. & Co., vermittelt und durch Unterzeichnung einer Chartepartie in englischer Sprache beurkundet.

Zur Zeit des Abschlusses der Chartepartie war der Dampfer unterwegs, um eine Eisenladung nach Flensburg zu bringen, nach deren Lösung er nach Warnemünde gehen sollte. Auf der Reise nach Flensburg wurde der Dampfer durch Eisperrungen im Belt aufgehalten, und kam infolgedessen erst am 17. März 1895 in Flensburg und am 21. März 1895 in Warnemünde an. Inzwischen hatte der Beklagte durch Schreiben an R. vom 14. März 1895 erklärt, daß er „von dem ihm laut Charter zustehenden Rechte Gebrauch mache“ und „die Charter annulliere“, und lieferte dann auch dem Schiffe, als es sich in Warnemünde meldete, keine Ladung.

Die Kläger forderten Schadenersatz wegen Bruchs der Charter in Höhe der Fracht, die für die Zuckerladung vereinbart war. Sie stützten diesen Anspruch in erster Linie auf die in der Chartepartie enthaltene gedruckte Klausel:

„Indemnity for non-performance of this agreement the estimated amount of freight,“

spezifizierten indes auf Erfordern des Landgerichtes den Schaden, den sie durch Nichterhaltung der Charter erlitten haben wollen, auch näher.

Der Beklagte bestritt, daß er auf Grund der angeführten Klausel zum Erfasse eines im einzelnen nicht näher nachgewiesenen Schadens angehalten werden könne, lehnte aber überhaupt jede Schadenersatzpflicht ab, indem er sich zur Rechtfertigung seines Rücktrittes auf eine dem Kontraktformulare schriftlich beigefügte Eisklausel berief.

Der erste Richter sprach den Klägern einen Teil der von ihnen liquidierten Schadensbeträge zu, wies aber im übrigen die Klage ab. Auf die Berufung beider Teile sprach das Oberlandesgericht den Klägern die volle Fracht zu. Die Revision ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Der Ausführung des Oberlandesgerichts, daß die der Chartepartie beigefügte Eisklausel den Rücktritt des Beklagten nicht rechtfertige, ist beizutreten.“ (Wird näher ausgeführt.)

„Ist hiernach vom Berufungsrichter mit Recht angenommen, daß der Beklagte unrechtmäßigerweise vom Vertrage zurückgetreten ist, so fragt sich weiter, ob und inwieweit der von den Klägern geforderte Schadensersatz seinem Betrage nach durch die Klausel:

„Indemnity for non-performance of this agreement the estimated amount of freight,“

gerechtfertigt wird. In dieser Beziehung hatte das Landgericht unter Bezugnahme auf den in den Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 19 S. 34 mitgeteilten Rechtsfall angenommen, daß es dieser Klausel nach englischer Auffassung an jeder Bedeutung fehle, und hatte den Klägern daher nur soviel als Ersatz zugesprochen, wieviel an Schaden dem Gerichte nachgewiesen erschien. Das Berufungsgericht dagegen hat den Klägern die volle, ihnen entgangene Fracht zugesprochen, indem es erwägt, daß es an einem genügenden Grunde fehle, für die Auslegung der Klausel auf die englische Rechtsauffassung zurückzugehen; nach deutschem Rechte aber unterliege die Wirksamkeit der Klausel keinem Bedenken.

Diese Begründung kann nicht für richtig erachtet werden.

Allerdings darf davon ausgegangen werden, daß die Verpflichtungen des Beklagten, da der Vertrag für ihn in Warnemünde zu erfüllen war, nach deutschem Rechte zu beurteilen sind. Für die Auslegung des schriftlichen Frachtvertrages aber, um die es sich in dieser Frage handelt, läßt sich ein weiterer Satz als der des Art. 278 H.G.B.,

daß der Richter den Willen der Kontrahenten erforschen und nicht am buchstäblichen Sinne des Ausdrucks haften soll, aus dem deutschen Rechte nicht gewinnen. Gerade dieser Satz aber nötigt dazu, für die Ermittlung der Bedeutung und Tragweite der einzelnen Klauseln der Chartepartie auf englische Rechtsauffassungen zurückzugehen. Der Berufungsrichter verkennet, daß das hier benutzte Formular durchweg von der dem englischen Rechte eigentümlichen Auffassung des Seefrachtgeschäftes getragen ist. Handelte es sich bloß um die Übersetzung eines von deutschen Rechtsgedanken und deutscher Rechtsauffassung zeugenden Kontraktes, so würde auf die Wahl der Sprache allerdings kein Gewicht zu legen sein. Das ist aber offensichtlich nicht der Fall. Denn außer der hier in Rede stehenden, dem englischen Geschäftsverkehre eigentümlichen Klausel enthält der Vertrag

auch in seinen anderen Teilen Bestimmungen, die in englischen Chartepartien allgemein üblich sind, die in einer gewissen seit langer Zeit herkömmlichen Form ausgedrückt werden, und mit denen man in England im Geschäftsverkehre und in der Rechtspflege einen bestimmten, keineswegs immer schon aus dem bloßen Wortlaute abzuleitenden Sinn verknüpft. So die bekannte exception clause:

„The Act of God, peril of the sea, fire, barratry of the Master and Crew etc. etc. excepted,“

und die cesser of liability clause:

„For the freight . . . the Captain is to hold himself to the Cargo . . . , and not to the Shippers, . . . whose responsibility shall cease whenever the Cargo is put on board.“

Es kann nicht angehen, den Sinn dieser Klauseln einfach durch eine Übersetzung ins Deutsche ermitteln zu wollen. Vielmehr muß angenommen werden, daß, wenn sich die Parteien derartiger, im englischen Seefrachtverkehre allgemein eingebürgerter Wendungen bedienen, sie damit auch den Sinn verbinden wollen, der diesen Klauseln in England beigegeben wird.¹

Im vorliegenden Falle kommt hinzu, daß die Charter im Interesse einer englischen Rhederei angeboten und so abgeschlossen ist, wie sie vorliegt, und daß sie sich auf ein englisches Schiff und eine in England endigende Reise bezieht. Demgegenüber kann es nicht entscheidend in Betracht kommen (worauf das Oberlandesgericht Gewicht legt), daß die Charter in Hamburg durch einen hamburgischen Schiffsmakler mit einem deutschen Hause zum Abschlusse gebracht, und daß dabei ein Druckformular benutzt ist, das dieser Makler dauernd in seinem Geschäftsverkehre mit den Beklagten verwendet.

Wäre es also richtig, daß der hier fraglichen Klausel nach der ihr in England allgemein beigelegten Bedeutung eine besondere Wirksamkeit nicht zukommt, der vertragstreue Teil vielmehr allemal die Schäden, deren Ersatz er fordern will, trotz der Klausel besonders liquidieren muß, so kann die Klausel auch nicht dadurch die Bedeutung einer nach deutschem Rechte zu beurteilenden Konventionalstrafe gewinnen, daß der Vertrag in Hamburg zwischen einem deutschen

¹ Vgl. jedoch diese Sammlung Bb. 11 S. 104 flg.

Schiffsmakler und einem deutschen Kaufmanne zum Abchlusse gekommen ist.

Aber kommt der Klausel diese Bedeutung zu? Das Oberlandesgericht hat sich hierüber nicht ausgesprochen. Das Reichsgericht ist in der Lage, diese Frage — ohne daß es einer Zurückverweisung bedürfte — selbst zu beantworten.

Es ist nicht gerechtfertigt, wenn das Landgericht die hier gebrauchte Klausel

„Indemnity for non-performance“ . . .

mit der Klausel

„Penalty for non-performance“ . . .

als gleichbedeutend erachtet, die in dem Rechtsfalle in den Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 19 S. 34 vorlag.

Über die Penalty-Klausel handelt Voigt im Neuen Archiv für Handelsrecht Bd. 1 S. 187 fig. (1858). Er zeigt, daß diese Strafklausel seit einem Gesetze vom Jahre 1697 ihre ursprüngliche strenge Bedeutung verloren habe, und ihre Beibehaltung seitdem im Grunde nur auf Schlandrian beruhe. Der Gläubiger könne immer nur sein nachzuweisendes Interesse fordern; auch für die Verteilung der Beweislast sei die Klausel ohne Bedeutung. Damit stimmen denn auch die bekannteren Werke über englisches Seerecht noch heute überein.

Vgl. Abbott, *Law relative to Merchant Ships and Seamen*. 13. ed. S. 244 (1892); MacLachlan, *A treatise on the law of merchant shipping*. 4. ed. S. 405 (1892); Carver, *Carriage of goods by sea*. 2. ed. S. 748 (1891).

Aber das Gesagte gilt nur von einer wirklichen Strafklausel, „because the courts are leaning against penalties“. Durchaus zulässig ist es, das Interesse an der Erfüllung eines Kontraktes im voraus vertragsmäßig festzusetzen. „If the sum fixed is reasonable and is in effect liquidated damages, and not penalty, it will be sustained.“ Ob die Parteien eine penalty, oder liquidated damages beabsichtigt haben, soll aus der Gesamtheit der Umstände ermittelt werden, ohne daß der gebrauchte Ausdruck als absolut entscheidend angesehen werden darf.

Vgl. namentlich Foard, *A treatise on the law of merchant shipping and freight* (1880) S. 456, wo sich die englische Rechtsprechung über diesen Punkt zusammengestellt findet.

Wendet man diese Sätze auf den vorliegenden Fall an, so liegen Umstände nicht vor, aus denen abgeleitet werden könnte, daß die Parteien hier an ein eigentliches Strafgedinge gedacht hätten. Der offenbar absichtlich gewählte Ausdruck „Indemnity“ spricht vielmehr dafür, daß das Interesse an der Erfüllung im voraus vertragsmäßig festgesetzt werden sollte. Auch spricht für diese Auslegung weiter der Umstand, daß nach den meisten Seerechten, wie namentlich auch nach dem deutschen Handelsgesetzbuch (Artt. 581—585), die Entschädigung des Verfrachters für den Rücktritt des Befrachters auch gesetzlich in einem Teilbetrage oder im ganzen Betrage der vereinbarten Fracht besteht. Daß die festgesetzte Summe mit Rücksicht auf die Dauer der vereinbarten Frachtreise als mäßig und angemessen gelten darf, unterliegt keinem Bedenken.“ . . .