

43. Liegt im Falle des Art. 578 H.G.B. (§ 577 n. F.) Vertragsbruch auf seiten des Befrachters vor, wenn die Ladezeit abläuft, ohne daß dem Befrachter die Ladung von dem Dritten geliefert wird? In welcher Weise hat der Befrachter seiner Verpflichtung zur „schleunigen Benachrichtigung“ nachzukommen? Findet Art. 571 (§ 570 n. F.), wonach der Befrachter seinen Willen, nicht länger zu warten, spätestens drei Tage vor Ablauf der Ladezeit oder der Überliegezeit dem Befrachter zu erklären hat, auch im Falle des Art. 578 Anwendung?

I. Zivilsenat. Ur. v. 15. Juni 1903 i. S. B. (Wekl.) w. A. (Kl.).
Rep. L. 65/08.

I. Landgericht Altona, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Laut Chartepartie d. d. Wismar den 14. Juni 1899 verfrachtete der Kapitän M. das von ihm geführte Schiff „Silma“ an T. zu Wismar als hierzu beauftragten Agenten der Beklagten, um in Luleå eine dort am 15. Juli zur Verfügung zu stellende volle Ladung Bretter einzunehmen, sie nach Sjöbo zu bringen und dort zu löschen. Als Ladezeit waren 6 „laufende, trockene Arbeitstage“ bedungen. Jeder Überliegetag sollte mit 80 M vergütet werden. Die Fracht war mit 33 M für jeden eingenommenen Petersburger Standard, wovon das Schiff ca. 80 faßte, vereinbart. Wer den Vertrag brach, sollte dem anderen Teile den „kalkulierten Frachtbetrag“ zahlen. Als M. in Luleå eintraf, erhielt er dort einen Brief des T. mit der Nachricht, der Ladungsplatz sei Kanedå (ca. 80 km von Luleå), und Ablader sei N. daselbst. Er telegraphierte darauf am 7. Juli an T., wenn die Abladung in Kanedå erfolgen sollte, verlange er Bezahlung der Bugfierungs- sowie der sonstigen Extrakosten. Als Antwort erhielt er das Telegramm der Beklagten: „Meinetwegen frei von Charter.“ Darauf erwiderte er telegraphisch an T.: „B. telegraphiert: Meinetwegen frei Charter; Silma liegt folglich hier für ihre Rechnung.“ Am 13. Juli zeigte M. dem N. seine Ladebereitschaft für den 15. Juli an; da dieser aber an die Beklagte eine in Kanedå abzuladende Holzladung verkauft hatte, antwortete er dem M., er sei nicht verpflichtet, Holz in Luleå abzuladen, die Lieferung in Kanedå habe übrigens erst

später zu erfolgen. Demgemäß telegraphierte M. am 13. Juli an L.: „Hilma ladefertig, N. mitteilt, Ladung nicht fertig, ehe letzten Juli, beanspruche kontraktliche Überliegegelder.“ Sodann telegraphierte er am 15. Juli an L.: „Telegraphiere Bescheid, Hilma heute erster Liege- tag.“ L. antwortete am 16. Juli: „Der Ablader hat Auftrag, die Sache mit Dir zu ordnen.“ Am 21. Juli erhielt Beklagte eine Depesche N.'s: „Kapitän fordert 80 M jeden Wartetag nebst 150 Kronen Dampferhilfe von Luleå. Mir ist unmöglich, bevor ultimo Juli abzuladen.“ Beklagte antwortete: „Können Sie nicht ab Luleå anbieten Weißholz 1 x 4 oder ähnliches?“ Da N. hierauf nichts entgegnete, depeschierte ihm Beklagte am 24. Juli: „Kapitäns Forderung viel zu hoch. Brief B.“, und schrieb am selben Tage, N. möge auf eine Verständigung mit M. verzichten und ihn ausschließlich an Beklagte verweisen; wenn er wolle, könne er ja unter Protest segeln. Bevor dieser Brief eintraf, war M. in der Tat am 24. Juli von Luleå nach Protesterhebung absegelt. Die Rechte aus dem Frachtvertrage hatte er an den Kläger cediert. Dieser verlangte mit der Klage

- | | |
|---|--------------------|
| 1. die kalkulierte Fracht mit | M 2640 — |
| 2. für 3 Tage Überliegegeld | „ 240 — |
| | zusammen M 2880 —, |

nebst Zinsen.

Die Beklagte beantragte Klageabweisung, indem sie neben anderen Einreden besonders geltend machte, M. habe versäumt, ihr gemäß Art. 571 H.G.B. drei Tage vor Ablauf der Ladezeit, bzw. vor seiner Abfahrt seinen Willen zu erklären, nicht länger zu warten. Danach sei gemäß Art. 571 Absf. 2 H.G.B. die Ladezeit am 24. Juli noch nicht für abgelaufen zu erachten gewesen, und somit habe nicht sie, sondern M. den Frachtvertrag gebrochen. Das Landgericht verurteilte die Beklagte nach der Klage. Ihre Berufung hatte nur wegen des geforderten Überliegegeldes Erfolg. Ihre Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Den Ausführungen der Revision konnte nicht beigetreten werden.

Sie bezweifelt zunächst, ob selbst für den Fall, daß Art. 578 H.G.B. im Sinne der Vorinstanzen auszulegen sei, daß der Frachter somit die in Art. 571 Absf. 1 Satz 2 vorgesehene Erklärung nicht habe abzugeben brauchen, nach Lage des Falles ein Bruch des

Frachtkontraktes auf seiten der Beklagten für vorliegend erachtet werden könne, weil der Verfrachter M. doch nicht gezwungen gewesen sei, nach Ablauf der Ladezeit abzusegeln, sondern sehr wohl noch länger habe warten können. Hierbei wird übersehen, daß Art. 578 es dem Verfrachter geradezu zur Pflicht macht, „nur bis zum Ablauf der Ladezeit, nicht auch während der etwa vereinbarten Überliegezeit auf die Abladung zu warten, es sei denn, daß er von dem Befrachter oder einem Bevollmächtigten desselben noch innerhalb der Ladezeit eine entgegengesetzte Anweisung erhält“. Allerdings besteht diese Pflicht nur unter dem Rechtsnachteile, daß der Verfrachter, wenn er trotzdem über die Ladezeit hinaus liegen bleibt, keinen Anspruch auf das vereinbarte Überliegegeld hat. Gerade hierin aber kommt zum Ausdruck, daß der Vertrag mit dem fruchtlosen Ablauf der Ladezeit hinfällig wird, und da dieser Umstand die Folge davon ist, daß dem Verfrachter innerhalb der Ladezeit keine Ladung geliefert wurde, was selbstverständlich von dem Befrachter zu vertreten ist, so muß darin ein Bruch des Kontraktes auf seiten des letzteren erblickt werden.

Zweitens bezweifelt die Revision, ob der Verfrachter M. der ihm nach Art. 578 obliegenden Pflicht, der Beklagten von der Weigerung des Abladers N., die Ladung zu liefern, schleunigst zu benachrichtigen, nachgekommen sei. Aber auch diese Frage ist unbedenklich zu bejahen. Daß N. nicht in Luleå, wo die Ladung nach dem Frachtvertrage zu liefern war, sondern in dem 80 km davon entfernten Ranea abladen wollte, war der Beklagten bekannt und von ihr selbst dem M. mitgeteilt worden. Es genügte daher zur völligen Klarstellung der Sachlage, wenn M. der Beklagten anzeigte, daß er ohne Vergütung der entstehenden Extrakosten nicht nach Ranea segeln würde. Er tat noch ein übriges, wenn er am 13. Juli ferner telegraphierte, daß N. auch nicht imstande und willens sei, vor dem letzten Juli zu liefern, obwohl die Ladung im Frachtvertrage für den 15. Juli zugesagt war. Da beiden Teilen die Vorschrift des Art. 578 H.G.B. gegenwärtig sein mußte, so kann in den beigefügten Worten: „beanspruche kontraktliche Überliegegelder“, keineswegs die Erklärung gefunden werden, daß M. auch ohne Anweisung die Überliegezeit hindurch warten werde, sondern nur die, daß er eine Anweisung gewärtige, trotz Ablaufs der Ladezeit gegen Überliegegeld weiter auf Abladung zu warten.

Ihren letzten und Hauptangriff richtet die Revision gegen die

oben erwähnte, vom Bordrichter dem Art. 578 H.G.B. im Gegensatz zu Schaps, Seerecht § 577 Anm. 3, gegebene Auslegung. Aber auch hierin kann dem Bordrichter nur beigetreten werden.

Der Art. 578 H.G.B. setzt regelmäßig Abwesenheit des Befrachters voraus.

Vgl. Protokolle S. 2497 zu § 4.

Für diesen Fall ist aber die Vorschrift des Art. 571 Abs. 1 Satz 2, wie auch Art. 572 zeigt, nicht berechnet. Die dreitägige Frist würde laufen von dem Zeitpunkte, wo dem Befrachter die Erklärung, daß der Verfrachter nicht über die Ladezeit hinaus warten wolle, zugeht. Bei weiter Entfernung vom Wohnsitz des Abladers könnte der Verfrachter aber gar nicht kontrollieren, ob und wann dem Befrachter die Erklärung zugegangen ist, und er würde alsdann über den Ablauf der Ladezeit im ungewissen sein. Die Erklärung ist hauptsächlich dazu bestimmt, dem Befrachter Gelegenheit zu geben, eine begonnene Beladung noch möglichst zu Ende zu führen oder andere Vereinbarungen mit dem Verfrachter zu treffen und eine unvermutete Abreise des letzteren auszuschließen.

Vgl. Protokolle S. 2472. 2486 flg.

Diese Gesichtspunkte treffen für den Fall des Art. 578 teils nicht zu, teils wird ihnen durch die dort vorgeschriebene schnelle Benachrichtigung und das Recht des Befrachters, den Verfrachter durch Anweisung zur Einhaltung der Überliegezeit anzuhalten, genügend Rechnung getragen. Erfolgt eine solche Anweisung nicht, so steht der Fall des Art. 578 auf einer Stufe mit einer Gestaltung der im übrigen dem Art. 571 entsprechenden Sachlage, bei der der Befrachter sich ausdrücklich weigerte, Ladung zu liefern. Bei diesem Tatbestande hat die Rechtsprechung wiederholt mit Recht angenommen, daß ein weiteres Zuwarten des Schiffers nicht geboten sei.

Vgl. Boyens, Seerecht § 570 Bem. 5, und Citate.

Die hier vertretene Auslegung entspricht auch der Entstehungsgeschichte des Gesetzes. Zu Art. 509 des Entwurfs erster Lesung (Art. 578 des Gesetzes) war beantragt worden, die Erklärungspflicht des Art. 505 (Art. 571 des Gesetzes) für anwendbar zu erklären. Dieser Antrag wurde jedoch nach ausführlichen Gegenbemerkungen von der Kommission abgelehnt.

Vgl. Protokolle S. 3858. . . .