

## 34. Seefrachtvertrag. Tragweite des § 662 Abs. 1 H. G. B.

I. Zivilsenat. Urt. v. 29. Oktober 1904 i. S. Kommanditgesellschaft A. K. (Kl.) w. C. (Bekl.). Rep. I. 264/04.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die russische Aktiengesellschaft A. K. zu St. Petersburg, welche mit der Klägerin in engen Beziehungen stand, hatte an eine russische Behörde in Wladivostok Bleche zu liefern, welche aus England bezogen wurden. Die Klägerin, deren Gesellschafter Deutsche waren, war mit der Besorgung des Transportes beauftragt. Sie bediente sich dazu ihrer Londoner Filiale, deren gesetzliche Vertreter identisch waren mit den Vertretern des Berliner Stammhauses. Zwischen den englischen Maklern der Filiale und den englischen Maklern des Beklagten, der ein in Hamburg ansässiger Deutscher war, kam im Februar 1902 ein Frachtvertrag zustande, inhaltlich dessen die Bleche in zwei Dampfern der Reederei D., C. & Co., „Sutherland“ und „Gothland“, nach Hamburg gebracht und nach Umladung in den von dem Beklagten gecharterten schwedischen Dampfer „Lisa“ nach Wladivostok befördert werden sollten. Für die gesamte Reise von London nach Wladivostok wurden zwei Orbertonnossemente in englischer Sprache mit dem Vordruck „Hamburg“ nach dem üblichen Formular des Beklagten gezeichnet, welche dadurch zu Durchtonnossementen gemacht wurden, daß oben ein vorgedruckter und handschriftlich aus-

gefüllter Streifen aufgeklebt wurde, inhaltlich dessen das Gut von der Klägerin (als Abladerin) angenommen worden war für die bezeichneten englischen Dampfer nach Hamburg und daselbst umgeladen werden sollte in die „Lisa“ zwecks Weiterbeförderung nach Wladiwostok. Dies geschah auch. Der Kapitän der „Lisa“ gab dem Beklagten Konnossemente für die Reise von Hamburg nach Wladiwostok, welche den Durchgangskonnossementen genau entsprachen. Die vom Kapitän der „Lisa“ gezeichneten Konnossemente behielt der Beklagte. In Wladiwostok wurde das Gut den die Durchgangskonnossemente Präsentierenden von der „Lisa“ ausgeliefert; die Bleche sollten aber schwer beschädigt angekommen sein, und die Klägerin führte die Beschädigung darauf zurück, daß in nicht sachgemäßer Weise Düngersalz auf die Bleche verstaubt worden sei. Sie forderte den Ersatz eines ihr hierdurch entstandenen Schadens von 9554,22 *M* und machte hierfür den Beklagten verantwortlich auf Grund des mit ihm abgeschlossenen Frachtvertrags.

Der Beklagte beantragte die Abweisung der Klage, da alle Ansprüche aus dem Frachtvertrag durch Ausstellung und Übergabe der Konnossemente an A. R. in London erledigt, die Ansprüche aus den Konnossementen aber nicht gegen ihn, sondern gegen den Reeder der „Lisa“ zu richten seien, indessen Vollmacht er gemäß § 642 H.G.B. aus praktischen Gründen im vorliegenden Falle die Konnossemente durch seine Vertreter habe zeichnen lassen. Ferner sei jede Klage gegen ihn nach § 662 H.G.B. ausgeschlossen.

Die Klägerin bestritt dies; sie berief sich außerdem darauf, daß der Frachtvertrag nach englischem Recht zu beurteilen sei, während der Beklagte die Bestimmungen des deutschen Rechts für anwendbar erachtete. Das Landgericht Hamburg wies auf Grund des § 662 Abs. 1 H.G.B. die Klage ab; das Oberlandesgericht wies die Berufung der Klägerin zurück, weil nach dem maßgebenden deutschen Rechte der Klage der § 662 Abs. 1 H.G.B. entgegenstehe. Auch die Revision ist zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

„Die Rüge der Revision, daß auf den in Frage stehenden Seefrachtvertrag von den Vorinstanzen zu Unrecht deutsches Recht zur Anwendung gebracht worden sei, ist nicht begründet. . .

Steht aber der abgeschlossene Frachtvertrag als solcher unter

deutschem Recht, so ist der Beklagte nach Lage der Sache auch befugt, sich seinem Vertragsgegner gegenüber auf § 662 Abs. 1 H.G.B. zu berufen. Hiernach haftet im Falle der Unterverfrachtung für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags, soweit dessen Ausführung zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört und von diesem übernommen ist, insbesondere durch Annahme der Güter und Ausstellung des Konnossements, nicht der Unterverfrachter, sondern der Reeder mit Schiff und Fracht. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Voraussetzungen dieser Gesetzesstelle hier gegeben sind. Der Beklagte war der Unterverfrachter des Schiffes „Lissa“, auf welches die Bleche in Hamburg ungeladen worden sind; die Klägerin hat, wie vom Berufungsgericht festgestellt ist, gewußt, daß sie es mit einem Unterverfrachter zu tun habe. Es ist auch nicht zu bezweifeln, daß die Erfüllung des Unterfrachtvertrags, soweit sie hier in Frage steht — ordnungsmäßige Verstaung der Ladung —, zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört, gemäß § 514 H.G.B. auch dann, wenn die Stauung durch besondere Stauer bewirkt wird. Daß der Schiffer der „Lissa“ die Güter angenommen, sie nach Wladimostok transportiert und auch ein auf die Klägerin lautendes Konnossement gezeichnet und dem Unterverfrachter ausgehändigt hat, ist unbestritten. Es liegen somit die sämtlichen Voraussetzungen vor, bei deren Vorhandensein der § 662 Abs. 1 H.G.B. den Unterverfrachter von der Haftung für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags befreit und den Reeder für die Erfüllung mit Schiff und Fracht haften läßt.

Die Revision will dies nicht gelten lassen und bestreitet, daß der Fall des § 662 Abs. 1 hier gegeben sei. Sie meint, die Anwendung dieser gesetzlichen Bestimmung sei ausgeschlossen, weil es sich hier um die Übernahme eines Durchtransports zu festen Sätzen für den ganzen Transport handele, und der § 662 H.G.B. voraussetze, daß der Unterbefrachter selbst das Frachtgut in die Hand des Führers des vom Unterverfrachter gecharterten Schiffes ablade, wobei er selbst dem Schiffe gegenüber die Stauung kontrollieren könne. Auch sei anzunehmen, daß die fortbauende Haftbarkeit des Beklagten für die ganze Reise gewollt war, was in der Aushändigung des Durchkonnossements an die Klägerin Ausdruck gefunden habe. Diese Versuche, die Bedeutung des § 662 Abs. 1 H.G.B. einzuschränken, scheitern jedoch an seinem Wortlaut, wie an seiner Entstehungs-

geschichte. Der Wortlaut der Bestimmung berechtigt in keiner Weise zu dem Schluß, daß sie nicht Anwendung finden solle, wenn der Unterbefrachter das Gut nicht selbst in die Hand des Führers des vom Unterverfrachter gecharterten Schiffes abgeliefert, sondern, wie hier, die Umladung auf ein anderes Schiff vom Unterverfrachter kraft des geschlossenen Vertrages an einem dritten Orte stattfindet. Die Entstehungsgeschichte des ganzen § 662 — Art. 664 A.D.S.G.B. —, wie sie aus den Protokollen der Kommission zur Beratung eines allgemeinen deutschen Handelsgesetzbuchs S. 4290. 4304—4306. 4310 zu entnehmen ist, läßt mit aller Sicherheit erkennen, daß man sich bei der Schaffung des § 662, welcher im Entwurf nicht enthalten war, der Tragweite der getroffenen Bestimmungen vollbewußt war und es (S. 4305) als ein Gebot der Billigkeit erachtete, daß der Unterverfrachter in allen den Fällen, in welchen die Voraussetzungen des § 662 Abs. 1 vorliegen, von der Haftung für die Erfüllung des Unterfrachtvertrags befreit werden sollte, weil in diesen Fällen der Unterbefrachter wisse und damit einverstanden sei, daß der Unterverfrachter nicht selbst, sondern durch den Hauptverfrachter, den Reeder, erfülle.

Der Beklagte hat sich demnach mit Grund auf seine Befreiung von der Haftung gemäß § 662 Abs. 1 S.G.B. berufen, weil der Schiffer der „Lisa“ die Erfüllung des Unterfrachtvertrags übernommen, die Güter angenommen und das entsprechende Konnossement für die Klägerin gezeichnet hat. Daß dieses Konnossement auch an die Klägerin sofort aus eigener Intention hätte ausgeliefert werden müssen, wird vom Gesetze nicht erfordert, und kann dem Beklagten jedenfalls insoweit nicht zum Nachteil gereichen, als die Aushändigung von ihm nicht verlangt wurde.“ . . .