

18. Tragweite der Konnossementsklausel: „Im übrigen nach den Klauseln und Bedingungen der Chartepartie.“ Muß trotz eines solchen Hinweises auf die Charter, wenn dem Verfrachter in dieser ein Pfandrecht an der Ladung für alles Liegegeld bestellt ist, der Schiffer in dem Konnossemente den Anspruch auf bei der Abladung entstandenes Liegegeld bei Strafe des Verlustes ausdrücklich vorbehalten?

H.G.B. § 651 Abs. 2.

I. Zivilsenat. Ur. v. 14. Juli 1906 i. S. J. J. (Bell.) w. Aktiengesellschaft L. (Kl.). Rep. I. 36/06.

- I. Landgericht Danzig, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Laut Charter vom 2. November 1903 hatte die Klägerin ihr Schiff „Lofthus“ für den Transport einer Ladung von Quebrachoholz von Buenos-Aires nach Europa verfrachtet, mit Befugnis für den Befrachter, den Bestimmungshafen innerhalb gewisser Grenzen zu bezeichnen. In dem in blanco indossierten Orderkonnossement, durch dessen Vorzeigung die Beklagte sich als Empfängerin der Ladung legitimierte, war als Bestimmungshafen Neufahrwasser angegeben, und die Fracht auf 14 sh. 9 d. für die englische Tonne bestimmt. Des weiteren enthielt das in spanischer Sprache verfaßte Konnossement eine Klausel, die in der Übersetzung lautet: „Im übrigen nach

den Klauseln und Bedingungen der Charterparty.“ Letztere enthielt folgende Bestimmungen:

- „8. Master to sign Bills of Lading, if required, at any rate of Freight without prejudice to this Charter-Party. . . .
14. Thirty five running days (Sundays and Holidays excepted) to be allowed the said Charterers . . . for loading, and the discharge to be effected according to the custom of the port. Lay days to commence the day after the Master has given written notice, that his vessel is discharged and ready to receive or discharge the cargo.
15. Should the vessel be detained by Charterers or their agents, over and above the said Laying Days, demurrage shall be paid to said Master at the rate of four pence per Net Register ton for each and every day's detention, afterwards to be paid day by day as falling due.
18. Wharfage dues, if any, for loading, to be for account of the charterers.
21. The owner or Master of this vessel shall have an absolute lien and charge upon the cargo and goods laden on board for the recovery and payment of all freight, demurrage and all other charges whatsoever.“

Auf Grund der Klausel 21 forderte der Schiffer von der Beklagten den Betrag von 9616,65 M als bei der Abladung entstandenes Liegegeld für 22 Tage mit Nebenkosten. Da die Beklagte diese Forderung bestritt, erfolgte die Auslieferung der Ladung an sie nur gegen Hinterlegung einer Sicherheit von 9000 M, wobei die Parteien jedoch darüber einig waren, daß die Beklagte die ganze Forderung, soweit ihre Berechtigung festgestellt werde, zu bezahlen habe.

Die Klägerin beantragte, die Beklagte zur Zahlung von 9616,65 M nebst Zinsen zu verurteilen.

Beide Vorinstanzen erklärten die Klage dem Grunde nach für berechtigt. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden.

Aus den Gründen:

. . . „In erster Linie wird geltend gemacht, daß der Ladungsempfänger durch eine allgemeine Klausel im Konnossemente wie „all other conditions as per Charterparty“ nicht an die Pfandrechtsbestellung unter Nr. 21 der vorliegenden Charter gebunden sei. Die

Revision beruft sich hierfür auf die Hamburgische Rechtsprechung. Zunächst ist aber zu bemerken, daß diese Rechtsprechung, wie die bei Abraham, Seerecht S. 115 flg., angeführten Fälle ergeben, keineswegs einheitlich ist. So steht z. B. die Entscheidung des Oberlandesgerichts vom 13. Februar 1894 (Hanseat. Gerichtszeitung 1894 Nr. 52) der Auffassung der Revision direkt entgegen. Für dieselbe spricht im Grunde genommen nur die in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Bd. 7 S. 2 abgedruckte Entscheidung vom 4. Mai 1903; insbesondere kann die Revision sich nicht stützen auf das in dieser Entscheidung angezogene Urteil vom 15. Februar 1886 (Hanseat. Gerichtszeitung 1886 Nr. 23), welches darauf beruht, daß der Empfänger an und für sich für das im Abladehafen entstandene Liegegeld nicht haftbar sei, und daß die Charter, deren Verbindlichkeit für den Empfänger vermöge der Konnossementsklausel „freight and all other conditions as per Charterparty“ gar nicht bezweifelt wird, keine Bestimmung enthalte, aus der eine solche Haftung des Empfängers abgeleitet werden könnte. Eine Verpfändung der Ladung für das bei der Abladung entstandene Liegegeld hat also in dem dort behandelten Falle offenbar nicht stattgefunden.

Bei der Beurteilung des vorliegenden Falles sind drei Fragen zu unterscheiden:

1. Genügt eine so allgemeine Bezugnahme auf die Charter im Konnossemente, wie sie hier stattgefunden hat, um die erste Urkunde zu einem Bestandteile der zweiten zu machen, natürlich mit dem Vorbehalt, daß bei etwaigen Widersprüchen das Konnossement vorgeht?
2. Sind, wenn diese Frage bejaht wird, alle überhaupt anwendbaren Bestimmungen der Charter auf das Verhältnis des Verfrachters zum Empfänger anzuwenden, also z. B. auch eine zwischen Be- und Verfrachter getroffene Vereinbarung über das anzuwendende Recht, über einen Schiedsspruch und dergleichen, oder nur solche, die direkten Bezug haben auf jenes Verhältnis?
3. Ist darin, daß der Verfrachter das Konnossement zeichnet, ohne in demselben vorher entstandene Ansprüche ausdrücklich dem Empfänger gegenüber vorzubehalten, ein Verzicht auf Geltendmachung gegenüber dem letzteren zu erblicken?

Über die erste, die Auslegung des § 651 Abs. 2 H.G.B. betreffende

Frage kann nach der ausführlichen Erörterung in der grundlegenden Entscheidung des Reichs-Oberhandelsgerichts in Band 17 S. 70 flg. kaum eine Meinungsverschiedenheit mehr bestehen; jedenfalls wird sie von der reichsgerichtlichen Judikatur konstant bejaht.

Vgl. Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 15 S. 219, Bd. 19 S. 263;

Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 14 S. 115; Wolze, Praxis Bd. 21 Nr. 2 und 449.

Dem stimmt auch, soweit ersichtlich, jetzt die gesamte Literatur und die Hanseatische Rechtsprechung zu; insbesondere erkennt auch die oben erwähnte Entscheidung des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 4. Mai 1903 den sich daraus ergebenden Rechtsatz an sich an.

Zweifelhafter ist die zweite Frage. Während die reichsgerichtliche Judikatur einer weiten Anwendung der in Bezug genommenen Charter auf das Verhältnis des Empfängers zum Verfrachter zuneigt,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 14 S. 116 oben; Wolze, Praxis Bd. 21 Nr. 2 und 449,

hat sich die Hanseatische Praxis im Anschlusse an englische Auffassungen,

vgl. Carver, Carriage by Sea, Sect. 160, und Scrutton, Contract of Affreightment, Art. 19 und Art. 134 Case 4,

überwiegend für eine Anwendung der Charter in engeren Grenzen entschieden. Es bedarf hier jedoch keiner Stellungnahme zu dieser Frage; denn es unterliegt keinem Zweifel, daß das dem Verfrachter in der Klausel 21 allgemein für Liegegeld, also auch für im Abladehafen entstandenes, bewilligte Pfandrecht (lien) gerade bestimmt war, gegen Dritte zu wirken, folglich insbesondere das Verhältnis zum Ladungsempfänger betraf.

Ist hiernach davon auszugehen, daß diese Klausel einen integrierenden und für den Empfänger maßgeblichen Teil des Konnossementes bildet, so kann es sich nur darum handeln, ob in Bejahung der dritten Frage mit dem Urteil des Hanseatischen Oberlandesgerichts vom 4. Mai 1903 anzunehmen ist, daß der Verfrachter auf ein ihm an sich zustehendes Pfandrecht wegen bei der Abladung entstandenen Liegegeldes dem Ladungsempfänger gegenüber verzichtet, wenn er den Anspruch nicht ausdrücklich im Konnossemente vorbehält. Diese Annahme ist jedoch ganz willkürlich und findet im Gesetze keine Stütze. Sie entspricht auch durchaus nicht der englischen Rechts-

auffassung, obwohl die Entscheidung behauptet, sich damit im Einklange zu befinden.

S. Carver, Sect. 637, 647, 671; Scrutton, Art. 54 Note; Art. 134 Case 4.

Ist einmal die Charter als Bestandteil des Konnossementes zu betrachten, und ist somit davon auszugehen, daß in diesem dem Verfrachter ein Pfandrecht bestellt ist für alle Fracht, Liegegeld und alle sonstigen Aufwendungen — darunter die beim Beladen entstandenen Raiegebühren, wharfage dues, s. Klausel 18 —, so bedurfte es keiner ausdrücklichen Bemerkung bei Zeichnung des Konnossementes, um dieses Pfandrecht aufrecht zu erhalten und seine Ausübung zu sichern. Die Erwägung des Hanseatischen Oberlandesgerichts, es sei mit einem geregelten Handelsverkehr unvereinbar, dem Empfänger mit dem Erwerbe eines Konnossementes unübersehbare Verpflichtungen aufzuerlegen, hat höchstens legislative Bedeutung. Ihr steht aber auch entgegen, daß häufig der Betrag der Fracht auch nur aus der Charter zu ersehen ist, und daß z. B. Havarie-Grosse-Gelder weder aus der einen noch der anderen Urkunde zu berechnen sind.

Ebenso wird die Sache beurteilt von Boyens, Seerecht S. 246, und Schaps, Seerecht S. 453 Anm. 3a.

Auch der zweite Angriff der Revision ist unbeachtlich.“ . . .