

53. 1. Entspricht es im internationalen Verkehr dem mutmaßlichen, vernünftigen Willen der Kontrahenten eines gegenseitigen Vertrages, daß die Verpflichtungen jedes Kontrahenten nach seinem heimischen Rechte beurteilt werden?
2. Gesichtspunkte für die Frage, nach welchem Rechte Seefrachtverträge im internationalen Verkehr zu beurteilen sind.
3. Wann gelten Güter im Sinne des § 617 H.G.B. als verloren gegangen?

I. Zivilsenat. Ur. v. 4. April 1908 i. S. M. (Rl.) w. C., B. & Co. (Bekl.). Rep. I. 274/07.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Laut Chartepartie mit dem Datum London 28. August 1903 hatten die Kläger ihren Dampfer „Cassia“ an die Beklagten zum Transport einer Ladung Erzkieß von Huelva (Spanien) nach Granville und Dünkirchen (Frankreich) zu dem Sage von 10 sh. 6 d. die Tonne (englisch) verfrachtet. Ausweise der Konnossemente waren 600 Tonnen nach Granville und 701 Tonnen nach Dünkirchen bestimmt.

Als der Dampfer am 11. Oktober bei Sturm ins Hafendock von Granville einlief, beschädigte er sich durch Aufstoßen auf das Stufenfundament der Quaimauer, wurde leck und sank. Die Ladung

wurde vom Seewasser durchnäßt. Man legte darauf das Dock trocken und löschte die Ladung am Quai. Nachdem die Beklagten durch den Vertreter des Reeders von der Sachlage in Kenntnis gesetzt und um Verfügung ersucht waren, erklärten sie am 19. Oktober, daß sie die Ladung abandonnierten. Die Kläger erwiderten am 31. Oktober, daß ein Recht der Beklagten, die Ladung für die Fracht zu abandonnieren, nicht anerkannt werde, daß der Frachtvertrag infolge des Seeunfalles als beendet anzusehen sei und daß die Beklagten die auf dem Quai gelöschte Ladung gegen Zahlung der vollen Fracht abzunehmen hätten. Die Beklagten gingen hierauf nicht ein. Der Dampfer wurde in Granville vorläufig ausgebessert und dann zur gründlichen Reparatur nach Southampton gebracht. Für die Ladung wurde auf Antrag der Kläger in Granville ein Sequester bestellt, worauf sie für Rechnung, wen es angeht, zu Lager gebracht wurde. Im Juli 1904 wurden die Kläger vom Gerichte zum öffentlichen Verkaufe ermächtigt; im Auktionstermine erfolgte jedoch kein Gebot. Im September 1904 verkauften die Kläger die Ladung unter der Hand zu einem Preise, der die inzwischen entstandenen Unkosten nicht deckte.

In der Revisionsinstanz handelte es sich lediglich um die Frage, ob die Beklagten für die nach Dünkirchen bestimmte Teilladung Fracht zu bezahlen hätten. Das Landgericht hatte den Klägern hierfür die volle Fracht zugesprochen. Das Oberlandesgericht hatte durch Zwischenurteil erkannt, die Frage sei nach deutschem Rechte zu beurteilen, die Kläger hätten demnach Distanzfracht zu verlangen. Nach weiterer Beweiserhebung wurde jedoch im Endurteile in Anwendung des § 630 Abs. 2 H.G.B. jeder Frachtanspruch aberkannt. Die Revision der Kläger wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Was die Frage des anzuwendenden Rechtes anlangt, so handelt es sich um das Vertragsverhältnis, das durch die in London am 28. August 1903 abgeschlossene Chartepartie unter den Parteien begründet ist.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß der vernünftige Wille der Parteien bezüglich des maßgebenden Rechtes zu erforschen sei und daß hiernach angenommen werden müsse, daß jede Partei die sich aus den Grundsätzen ihres heimischen Rechts ergebenden

Verpflichtungen habe übernehmen wollen. Es bestehe kein Grund, anzunehmen, daß die Parteien das ihnen beiden fremde Recht des in der Charter vereinbarten französischen Bestimmungshafens hätten zugrunde legen wollen. Danach entscheide sich die Frage, ob und in welcher Höhe die Beklagte verpflichtet sei, Fracht für die in Granville entlößten, nach Dünkirchen bestimmten Güter zu zahlen, nach ihrem heimischen, also dem deutschen Rechte.

Diese Begründung wird den Umständen des Falles nicht gerecht.

Richtig ist zwar der Ausgangspunkt, daß bei gegenseitigen Verträgen, insbesondere bei Seefrachtverträgen, über das anzuwendende Recht in erster Linie der aus den Umständen zu entnehmende, mutmaßliche, vernünftige Wille der Kontrahenten entscheidet, wobei zu beachten ist, daß es sich in Ermangelung einer Vertragsbestimmung nicht sowohl um die Feststellung des konkreten Willens der Parteien, als um die Ermittlung dessen handelt, was die Parteien bei vernünftiger und billiger Berücksichtigung aller Umstände, wäre ihnen die Frage entgegengetreten, mutmaßlich über das anzuwendende Recht bestimmt haben würden.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 38 S. 144, Bd. 40 S. 197, Bd. 44 S. 154, Bd. 58 S. 367; Wagner, Seerecht S. 135 flg., 141; Bohens, Seerecht Bd. 1 S. 46 flg.; Schaps, Seerecht S. 294 Anm. 17; Windscheid-Kipp, Pandekten Bd. 1 § 35 zu Anm. 7—9; v. Bar, Intern. Priv.-R. Bd. 2 S. 1 flg., 19, 219; Zitelmann, Intern. Priv.-R. Bd. 2 S. 373 flg.; Riemeyer, Vorschläge S. 234 flg.; Carver, Carriage of Goods Sektion 210.

Bei Stellung der Frage, ob die Kontrahenten mutmaßlich oder vernünftigerweise ihr Vertragsverhältnis einem bestimmten Rechte haben unterstellen wollen oder unterstellt haben würden, gilt es aber den Versuch, ein Recht zu ermitteln, nach dem das Verhältnis einheitlich bezüglich der beiderseitigen Verpflichtungen zu beurteilen ist. Eine Antwort dahin, wie sie das Berufungsgericht gibt, daß jede Partei mutmaßlich die ihr nach ihrem heimischen Rechte obliegenden Verpflichtungen habe übernehmen wollen, enthält in Wahrheit den Verzicht auf die Feststellung eines nach dem Parteiwillen maßgeblichen Rechts und die Erklärung, daß diese Feststellung nicht möglich sei. Das Ergebnis entspricht auch weder dem Parteiinteresse, noch dem mutmaßlichen Willen der Kontrahenten. Beim Abschlusse

eines gegenseitigen Vertrages übernimmt jede Partei die ihr obliegenden Pflichten als Gegenleistung gegen die von der anderen Seite übernommenen Pflichten und stellt sich regelmäßig den Inhalt der beiderseitigen Rechte und Pflichten so vor, wie er sich unter Zugrundelegung eines bestimmten Rechtssystems ergibt. Nur ausnahmsweise wird das Bewußtsein obwalten, daß das Vertragsverhältnis von zwei verschiedenen Rechtssystemen beherrscht sein könnte und daß den Verpflichtungen der einen Seite nicht solche der andern entsprächen, wie sie nach dem jene bestimmenden Rechtssysteme vorauszusetzen wären. Wenn also trotzdem der Schluß gezogen werden muß, daß bei Kontrahenten mit verschiedenen Personalstatuten eine Einigung über ein bestimmtes Recht, nach dem das Vertragsverhältnis zu beurteilen ist, nicht stattgefunden hat, so wird häufig die mißliche Folgerung nicht abzuweisen sein, daß die Verpflichtungen der einen Partei andere sind, als die, von denen die Gegenpartei die Übernahme der Gegenverpflichtungen nach dem ihr vorschwebenden Rechtssysteme abhängig zu machen glaubte. Das Ergebnis wird aber auch nicht selten ein unbilliges sein, weil jedes einzelne Rechtssystem zwar mutmaßlich bei der Regelung der Vertragsverhältnisse einen billigen Ausgleich in der Weise anstreben wird, daß es den der einen Partei zugewiesenen Befugnissen und Lasten annähernd gleiche auf der anderen Seite entsprechen läßt. Greifen aber zwei verschiedene Rechtssysteme ein, so ist bei einiger Verschiedenheit der Regelung des betreffenden Rechtsverhältnisses ein solcher billiger Ausgleich keineswegs vorauszusetzen. Dafür, daß ein solches Ergebnis den mutmaßlichen Voraussetzungen der Kontrahenten bezüglich der Vertragsfolgen nicht selten widersprechen wird, bietet gerade der vorliegende Fall einen Beleg; der englische Reeder wird mutmaßlich vom Standpunkte seines heimischen Rechts aus angenommen haben, daß ihm eventuell ein Anspruch auf Distanzfracht nicht zustehen, daß er vielmehr Fracht nur beanspruchen könne, wenn er die Ware nach Dänemark schaffe. Danach wird er auch seine Maßnahmen in bezug auf die Höhe der Frachtforderung und die Versicherung getroffen haben. Er tritt also mit seinen eigenen Voraussetzungen bei Abschluß des Vertrages mutmaßlich in Widerspruch, wenn er nachträglich Fracht für den Teiltransport nach Granville verlangt.

Hiernach ist es in der Regel ein wenig befriedigender Ausweg,

ein einheitliches Vertragsverhältnis nach zwei verschiedenen Rechtssystemen zu beurteilen, je nachdem es sich um die Verpflichtungen der einen oder um die Verpflichtungen der andern Partei handelt, und es entspricht daher im allgemeinen dem Interesse der Kontrahenten und damit ihrem mutmaßlichen vernünftigen Willen mehr, ein Rechtssystem zu finden, nach dem das Verhältnis einheitlich zu beurteilen ist. Diesem wohlverstandenen Interesse hat sich auch die Rechtsprechung stets bemüht entgegenzukommen. So ist häufig ausgesprochen, daß wenn auch im allgemeinen der Erfüllungsort über das anzuwendende Recht entscheiden möge, doch bei gegenseitigen Verträgen unter Deutschen, wenngleich der Erfüllungsort für den einen Kontrahenten im Auslande liege, regelmäßig das ganze Vertragsverhältnis dem deutschen Rechte zu unterstellen sei, da dies der mutmaßlichen Absicht der Kontrahenten entsprechen werde.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 13 S. 122, Bd. 40 S. 197, Bd. 59 S. 114; Urteil v. 3. Mai 1905, Rep. I. 630/05.

Ebenso ist ausgesprochen, daß ein von dem Agenten der Versicherungsgeellschaft am Wohnorte des Versicherten abgeschlossener Versicherungsvertrag einheitlich von dem Rechte dieses Wohnortes beherrscht werde.

Vgl. Urteil des R.G.'s, III. Zivilsenat, in Seuffert's Archiv Bd. 47 Nr. 2.

Englisches Recht ist für maßgeblich erklärt worden für Verpflichtungen aus Vertragsbruch bei einem für ein englisches Schiff mit einem deutschen Ablader in Hamburg nach englischen Bedingungen abgeschlossenen Seefrachtvertrage, obwohl die Reise in einem deutschen Bestimmungshafen endete.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 39 S. 67.

Eine ähnliche Entscheidung enthält das Urteil in den Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 19 S. 33, wo zwei englische Schiffsmakler in London nach englischen Bedingungen eine Charter über ein deutsches Schiff für die in Braila gelegene Zweigniederlassung eines deutschen Abladers über einen Transport von Braila oder Galatz nach Stettin abgeschlossen hatten. In der Vereinbarung eines gemeinschaftlichen Erfüllungsortes unter Kontrahenten mit verschiedenen Personalstatuten ist die Unterwerfung unter das Recht des Erfüllungsortes erblickt worden.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 58 S. 367.

Soweit sich andertweit eine Absicht der Parteien über das anzuwendende Recht nicht feststellen ließ, ist für den Seefrachtvertrag, insbesondere für Konnossemente, angenommen, daß für die im Bestimmungshafen zu erfüllenden Verpflichtungen das dort geltende Recht nach dem mutmaßlichen Willen der Kontrahenten anzuwenden sei.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 34 S. 78 u. 80.

In einem anderen Falle, wo ebenfalls eine allgemeinere Absicht über das für den Frachtvertrag anzuwendende Recht nicht zu ermitteln war — es handelte sich um ein deutsches Schiff, um einen Vertragsschluß in New York nach dortigen Bedingungen und um einen englischen Bestimmungshafen —, ist für die Frage, ob Distanzfracht zu zahlen sei, das Recht des portugiesischen Nothafens, wo die Reise endete, für maßgeblich erachtet.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 38 S. 140; Wagner, Seerecht S. 141.

Es werden freilich zahlreiche Fälle übrig bleiben, wo bei gegenseitigen Verträgen die Kontrahenten verschiedenen Rechtsgebieten angehören und irgendein Anhalt für die einheitliche Anwendung eines der in Betracht kommenden Rechte nicht gegeben ist.

Vgl. z. B. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 44 S. 156, Bd. 51 S. 218, Bd. 54 S. 316.

Auf die streitige Frage, ob alsdann die in Rede stehende Einzelverpflichtung nach dem Rechte des Erfüllungsortes oder nach dem Personalstatute des Schuldners zu beurteilen sei, braucht hier nicht eingegangen zu werden.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 61 S. 343 und Bd. 62 S. 379; andererseits Jurist. Wochenschr. 1907 S. 359 Nr. 7 und S. 386 Nr. 1.

Im vorliegenden Falle sind nämlich genügende Anhaltspunkte für die Anwendung eines bestimmten Rechts gegeben.

Das Berufungsgericht erörtert die Frage, ob sich die Parteien mit Rücksicht auf den französischen Bestimmungshafen mutmaßlich dem französischen Rechte hätten unterwerfen wollen, und verneint sie. Ohne Zweifel mit Recht, soweit es sich um das Vertragsverhältnis im allgemeinen handelt; denn es ist nicht ersichtlich, weshalb sich die Parteien insoweit einem für sie beide fremden Rechte hätten unter-

werfen wollen. Höchstens könnte in Betracht kommen, ob nicht für den hier unerwarteter Weise eingetretenen Fall in bezug auf die Frage, ob Distanzfracht gefordert werden kann, nach den in den Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 38 S. 140 entwickelten Grundsätzen das Recht des Ortes, wo sich Schiff und Ladung getrennt haben, also Granvilles, maßgebend sei. Dieser Zweifel wäre jedoch auch nach der dort ausgesprochenen Ansicht des Reichsgerichts nur dann erheblich, wenn Anhaltspunkte für den vernünftigen Parteiwillen, das Vertragsverhältnis allgemein einem bestimmten Rechte zu unterwerfen, nicht gegeben wären.

Es handelt sich hier um eine von zwei englischen Schiffsmaklern in London für ein englisches Schiff abgeschlossene Charter. Diese ist nicht nur in englischer Sprache abgefaßt, sondern enthält auch spezifisch englischrechtliche Klauseln, z. B. „The Act of God . . . excepted, even when occasioned by negligence . . .“. Benutzt ist das Formular einer in London domizilierten Gesellschaft, der Rio Tinto Company Limited, für deren gewöhnliche Erzabladungen von Huelva. Die Beklagte hat sich also an einen Londoner Makler gewandt mit dem Auftrage, ihr auf dem dortigen Frachtmarkte die erforderlichen Schiffsräume zu besorgen. Dieser hat sich des Auftrags entledigt, indem er mit einer englischen Reederei nicht nur in englischer Sprache, sondern nach durchweg von englischer Rechtsauffassung beeinflussten Bedingungen und nach einem Formulare kontrahierte, das sonst von einem bekannten englischen Ablader im regelmäßigen Geschäftsverkehre zu genau derselben Transportart benutzt wird. Damit kommt zu zweifellosem Ausdrucke, daß dieser Vertrag in derselben Weise und nach denselben Rechtsgrundsätzen auszuführen war, wie derartige Verträge stets ausgeführt werden, nämlich nach den Grundsätzen des englischen Rechts. Weder können dabei nach vernünftigem Ermessen die unmittelbaren Kontrahenten, die englischen Makler, ein anderes Recht zugrunde gelegt haben, noch kann die Beklagte der Meinung gewesen sein, daß sie unter solchen Umständen auf dem englischen Markte nach deutschem Rechte kontrahiere. Sie könnte sich gutgläubig etwaigen nach englischem Rechte für sie begründeten Verpflichtungen unter Berufung auf ihr Heimatsrecht nicht entziehen.

Umgekehrt verstößt es aber auch gegen die bona fides, wenn der englische Reeder nunmehr versucht, Ansprüche unter Berufung

auf deutsches oder französisches Recht geltend zu machen, die ihm nach seinem Heimatsrechte nicht zustehen. Das englische Recht ist um so mehr als maßgeblich zu erachten, weil nach englischer Rechtsauffassung im Zweifel das Recht der Flagge für Seefrachtverträge zugrunde gelegt wird, und sich die deutsche Beklagte, die in England kontrahieren ließ, sagen mußte, daß ihr Vertreter, wie ihr Gegenkontrahent, von der gleichen Auffassung ausgehen werde. Auch das internationale Privatrecht der vereinbarten Bestimmungshäfen, das entscheidendes Gewicht auf den Ort des Vertragschlusses legt,

vgl. Riemeyer, Vorschläge S. 240,
würde zu demselben Ergebnisse führen.

Der gegenwärtige Fall bietet somit noch mehr Anhalt für die Anwendung des englischen Rechts, als die in den Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 19 S. 33 und Bd. 39 S. 67 erörterten, wo es aus ähnlichen Erwägungen zugrunde gelegt ist. Ist aber englisches Recht anzuwenden, so entfällt der Anspruch auf Distanzfracht für die hier in Rede stehende, nach Dünkirchen bestimmte Ladung ohne weiteres, weil nach diesem Rechte ein Anspruch auf Distanzfracht nur unter besonderen Voraussetzungen, die nicht gegeben sind, begründet ist.

Vgl. Carver, a. a. D. Sekt. 307, 357 ff.

Übrigens würde die Revision auch dann nicht durchbringen können, wenn französisches Recht anzuwenden wäre, weil nach der Feststellung des Oberlandesgerichts . . . das Gut durch den Seeunfall gänzlich entwertet ist und seine handelsmäßige Beschaffenheit als Material für die Schwefelsäurefabrikation eingebüßt hat.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 13 S. 125; Entsch. des R.D.F.G.'s Bd. 25 S. 12.

In einem solchen Falle ist nach allen hier in Betracht kommenden Rechten für die Ware keinerlei Fracht zu bezahlen.

Vgl. H.G.B. § 617; Code de comm. Art. 302; Walroger, Droit maritime Ann. 894; Carver, a. a. D. Sekt. 549. . . .