

4. Klausel der Chartepartie, daß beim Streik der Hafenarbeiter jeder Teil vom Vertrage zurücktreten darf, der Verfrachter aber, der vom Rücktritte Gebrauch macht, die Ladung zum laufenden Preise übernehmen muß. Ist diese Klausel im Zweifel auf einen Streik im Abladehafen zu beschränken, oder bezieht sie sich auch auf den Streik im Lössungshafen? Was ist unter dem laufenden Preise zu verstehen?

I. Zivilsenat. Urtr. v. 24. März 1909 i. S. R. & W. (Bekl.) w. M. & Co. (Pl.). Rep. I. 196/08.

I. Landgericht Kiel, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 20. März 1906 vercharterte die Beklagte den Dampfer „Lord“ an die Firma St. & Co. in Glasgow für einen Kohlentransport von Methil nach Boulogne-sur-mer. Die in Glasgow ausgestellte Chartepartie enthielt u. a. folgende Bestimmung: „Should a strike or lock-out occur, either party may terminate this charter, but doing so shall ipso facto be a waiver of all claims, and owners exercising this option shall take over any cargo on board at current price.“ In dem Konnossement, dessen Freizeichnungsklausel den Streik nicht erwähnte, hieß es: „freight and all other conditions as per charter party.“ Als der Dampfer am 1. April 1906 im Hafen von Boulogne ankam und die Klägerin sich durch den Besitz des auf sie indossierten Konnossements als Ladungsempfängerin legitimierte, herrschte unter den Hafenarbeitern eine Bewegung, die der Kapitän für einen Streik im Sinne der Charter ansah und die ihn zu der Überzeugung brachte, daß die Löschung in absehbarer Zeit nicht möglich sein werde. Auf Weisung der Beklagten fuhr er mit der Ladung nach Kiel.

Die Parteien stritten darüber, ob die Beklagte zu dieser Maßregel berechtigt war. Die Klägerin, von der Ansicht ausgehend, daß die wiedergegebene Bestimmung der Charter ihr gegenüber keine Wirkung habe, beanspruchte als Schadenersatz den Verkaufspreis, der anfangs April 1906 in Boulogne für die Kohlen bestand. Nachdem ihr von der Beklagten der Einkaufspreis mit £ 859, 5, 7, vergütet war, ermäßigte sie den Klagantrag dahin, die Beklagte zur Zahlung von 9043,52 Frs. nebst Zinsen zu verurteilen.

Im Gegensatz zum ersten Richter, der die Klage abwies, erklärte das Oberlandesgericht den Grund der Klage für gerechtfertigt. Das Reichsgericht verwies die Sache in die Instanz zurück.

Gründe:

„Der Vertreter der Klägerin hat das Bedenken angeregt, ob nicht nach § 549 BPD. eine Nachprüfung der angefochtenen Entscheidung zu unterbleiben habe. Sein Grund hierfür ist, daß der

Bestimmungshafen in Frankreich lag, so daß nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vgl. Entsch. in Zivilf. Bd. 69 S. 23) die Konnossementsmäßigen Verpflichtungen dem französischen Rechte unterstanden. Das Bedenken kann jedoch nicht geteilt werden. Das Oberlandesgericht hat ausdrücklich erklärt, da die Parteien Abweichungen der verschiedenen Rechte voneinander nicht behaupten wollten, lasse es dahingestellt, welches Recht maßgebend sei, und bringe deutsches Recht zur Anwendung. Sowenig ein solches Verfahren gebilligt werden kann, so hat es doch zur notwendigen Folge, daß die Frage, ob das deutsche Recht richtig gehandhabt ist, vom Revisionsgerichte nachgeprüft werden muß. Übrigens ist anzuerkennen, daß die Anwendung beider Rechte zu demselben Ergebnis führt. Die Entscheidung hängt ab von der Auslegung rechtsgeschäftlicher Erklärungen. Besondere Gesetzesbestimmungen sind darüber in keinem der beiden Rechte getroffen.

Daß der Konnossementsklausel „freight and all other conditions as per charter party“ eine möglichst weitgehende Bedeutung zu geben ist, hat der Senat erst kürzlich in dem Urteile Bd. 64 S. 73 der Entsch. in Zivilf. dargelegt. Die französische Auffassung stimmt damit überein, vgl. Lyon-Caen, Droit commercial 3. éd. V No. 710. Natürlich kann die Anwendung der hier streitigen Vorschrift auf das Verhältnis zwischen den Parteien nur unter der Voraussetzung in Frage kommen, daß sich die Vorschrift nicht inhaltlich auf den Streit im Ladehafen beschränkt. Trifft diese Voraussetzung aber zu, muß im Sinne der Charter der Ladehafen als mitgemeint angesehen werden, so liegt kein Grund vor, die Klägerin anders zu behandeln als den Befrachter. Eine Bestimmung, die dem Befrachter nach Ankunft des Schiffes im Ladehafen ein näher geregeltes Rücktrittsrecht gewährt, verlangt ihrer Natur nach jedem Konnossementsinhaber gegenüber Anerkennung.

Hiernach kommt es darauf an, ob gemäß der von der Beklagten verteidigten Auslegung die Bestimmung über das Rücktrittsrecht auch auf den Ladehafen bezogen werden muß. Das Oberlandesgericht ist der Meinung, ein Beweis hierfür sei nicht erbracht; seinen Erwägungen läßt sich jedoch nicht beitreten. Nach dem Wortlaute der Bestimmung ist zwischen dem Ladehafen und dem Ladehafen nicht unterschieden. Sachlich hat die Vorschrift gerade für den Ladehafen

ihre Hauptbedeutung. Das Recht, unter Übernahme des Frachtguts vom Vertrage zurückzutreten, muß für den Verfrachter eben dann vom größten Werte sein, wenn er die Reise zurückgelegt hat und die Löschung durch Streik verhindert wird. Im Ladehafen sind die Bedingungen zur Ausübung des Rechts nur bei einem nach Beginn, aber vor Beendigung der Abladung ausbrechenden Streike gegeben. Schon an sich ist nicht anzunehmen, daß die Kontrahenten das Rücktrittsrecht auf diesen besonderen Fall hätten beschränken wollen. Sie würden es dann gerade für die Fälle ausgeschlossen haben, in denen ein Ausgleich zwischen den einander entgegengesetzten Interessen wirtschaftlich am meisten von Bedürfnis ist. Entscheidend gegen solche Absicht spricht aber die Klausel der Chartepartie, wonach der Verfrachter im Streikfalle keine Liegegelder erhält. Unstreitig bezieht sich die Klausel auf beide Häfen. Der Verfrachter stände außerordentlich ungünstig da, müßte er die Beendigung des Streiks im Ladehafen abwarten, ohne für das Stilliegen des Schiffes entschädigt zu werden. Sollte derartige, wie das Oberlandesgericht meint, im Kohlenhandel von England-Schottland wirklich vorkommen, so bedürfte die Vereinbarung jedenfalls, um als erwiesen gelten zu können, des klaren und unzweideutigen Ausdrucks.

Das angefochtene Urteil muß hiernach aufgehoben werden. Eine Entscheidung in der Sache selbst ist schon deshalb noch nicht möglich, weil der Berufungsrichter nicht festgestellt hat, ob überhaupt ein Streik vorlag. Außerdem hat die Beklagte bisher nur den Einkaufspreis der Kohlen vergütet. Die Ansicht des Landgerichts, daß, wenn die Streikklausel Platz greift, ein höherer Preis unter keinen Umständen verlangt werden könne, steht mit dem Wortlaute der Chartepartie in Widerspruch. Verlangt werden kann der current price. Darunter läßt sich nicht der Einkaufspreis — cost price — verstehen, sondern nur der laufende Preis, Marktpreis, den die Kohlen zur Zeit der Erklärung des Rücktritts hatten. Das Oberlandesgericht hat daher gegebenenfalls zu prüfen, ob sich der Marktpreis der Kohlen Anfangs April 1906 auf mehr als £ 859,5,7 belief; ein etwaiger Mehrbetrag ist der Klägerin zuzusprechen. Dabei hat als maßgebender Ort für den Marktpreis Glasgow zu gelten, weil dort der Frachtvertrag geschlossen wurde. Mit dem so bestimmten Preise, dessen Maßgeblichkeit unmittelbar aus der Natur der Sache hervor-

geht, wird ein beiden Theilen gerecht werdendes Ergebnis gewonnen. An den Marktpreis in Boulogne-sur-mer würde schon deshalb nicht gedacht werden können, weil bei seiner Ermittlung zu der Glasgower Notierung noch der Betrag der Fracht hinzugeschlagen werden müßte, obgleich die Beklagte infolge ihres Rücktritts vom Vertrage der Fracht verlustig geht. Andererseits bildet es keinen Gegengrund gegen die hier vertretene Auslegung, daß danach der Befrachter, wenn der Marktpreis während der Reise sinkt, nicht den vollen Facturenpreis erstattet bekommt. Der Verlust, den er hierdurch erleidet, würde auch dann entstehen, wenn er die Kohlen nach Beendigung der Reise löschte und weiter verkaufte.“