

23. Steht im Falle einer Unterverfrachtung dem Reeder, der durch die dem Kapitän vorgelegten Konnossemente über die Charter hinaus gebunden ist, nur dann ein Ersatzanspruch gegen den Charterer zu, wenn dieser bei Entwerfung der Konnossemente schuldhaft gehandelt hat?

§ 662.

I. Zivilsenat. Ur. v. 2. Januar 1911 i. S. Adam Steam Ship Co. Ltd. (kl.) w. A. C. (Bekl.). Rep. I. 207/10.

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

Der Beklagte hatte am 13. Oktober 1906 den der Klägerin gehörigen Dampfer „Abergeldie“ für eine Reise von Hamburg nach Wladiwostok gechartert und legte ihn auf Stückgüter an. Bei der Ankunft am Bestimmungsort stellte sich heraus, daß eine Anzahl Koffi beraubt waren. Sowohl die Konnossemente wie die Charterpartie enthielten eine Freizeichnung von der Haftung für Diebstahl. Gleichwohl sahen sich die mit den Schiffsgeschäften betrauten Makler in Wladiwostok, denen mitgeteilt wurde, daß die Klausel nach russischem Rechte keine Gültigkeit habe, veranlaßt, den Empfängern der Ladung den Schaden zu vergüten. Die Klägerin ersetzte den Maklern das Gezahlte und nahm ihrerseits den Beklagten auf Erstattung in Anspruch.

Beide Instanzen wiesen die Klage ab. Die Revision führte zur Aufhebung des oberlandesgerichtlichen Urteils aus folgenden

Gründen:

„Die Vorinstanzen haben eine Feststellung darüber, ob das für die Empfänger maßgebende russische Recht dem Reeder wirklich nicht erlaubt, sich von der Haftung für Diebstahl freizuzichnen, für über-

flüssig erachtet, weil, auch wenn dem so wäre, die Klage unbegründet sei. Das Landgericht hat ausgeführt, die Freizeichnung in der Charter besage nur, daß der Befrachter einen ihm als solchem durch Diebstahl entstandenen Schaden vom Reeder nicht ersetzt verlangen könne, nicht aber, daß umgekehrt dem Reeder, wenn er einem Dritten einen Diebstahlschaden bezahle, ein Ersatzanspruch gegen den Charterer zustehe. Habe sich der Reeder von der ihm gesetzlich obliegenden Haftung dem Empfänger gegenüber nicht befreien können, so dürfe er nicht deshalb auf den Unterverfrachter zurückgreifen, weil diesem selber als Befrachter ein Anspruch gegen ihn nicht gegeben sein würde. Die Freiheit der Klägerin von Haftung für Diebstahl dem Beklagten gegenüber und der Rückgriff gegen ihn, nachdem sie einen Dritten wegen Diebstahls entschädigt habe, seien nicht nur an sich, sondern auch im Sinne der Charter verschiedene Dinge. Das Oberlandesgericht stimmt diesen Ausführungen zu, indem es sie nur nicht für erschöpfend hält. Der Klagenanspruch, meint es, werde nicht so sehr aus der erwähnten Freizeichnung, als vielmehr aus der Charterklausel hergeleitet:

„The master to sign bills of lading as presented, without prejudice to this charter.“

Doch stütze diese Klausel die Klage nicht, da es nicht auf einem Verschulden des Beklagten beruht habe, daß er die Konnossemente dem Schiffer zur Zeichnung vorlegte. Er habe die Diebstahlsklausel in sie übernommen, so wie sie in der Charter gestanden habe. Das russische Recht sei beiden Parteien mutmaßlich unbekannt gewesen; daß aber ein in Rußland liegender Hafen Bestimmungsort war, habe die Klägerin so gut wie der Beklagte gewußt.

Die Ausführungen der Vorinstanzen gehen in dem grundlegenden Punkte fehl. Wie das Oberlandesgericht mit Recht bemerkt, werden die Beziehungen der Parteien zueinander durch das deutsche Recht geregelt, denn die Chartepartie ist von beiden Teilen in Hamburg ausgestellt und betrifft eine von Hamburg aus anzutretende Reise eines in Hamburg liegenden Schiffes. Da das deutsche Recht die Freizeichnung von der Haftung für Diebstahl sowohl im Konnossemente, wie in der Charter gestattet, fällt, wenn von der zweiten Möglichkeit Gebrauch gemacht ist, ein an der Ladung begangener Diebstahl dem Charterer zur Last. Dies äußert sich keineswegs bloß

darin, daß ihm als Empfänger die gestohlenen Güter vom Verfrachter nicht ersetzt werden. Vielmehr kann grundsätzlich auch ein Ersatzanspruch des Verfrachters gegen ihn daraus erwachsen. Ist z. B. der Charterer Ablader und hat er ein ihm übergebenes Orderkonnossement indossiert, das die nach dem Rechte des Bestimmungs Hafens ungültige Freizeichnung enthält, so steht dem Reeder wegen der Summe, die er dem Empfänger zahlen mußte, der Rückgriff gegen den Charterer offen. Dadurch aber, daß der Charterer zur Ausnutzung der im Frachtvertrage gewährten Rechte Unterfrachtverträge schließt, wird an der Rechtslage nichts geändert. Der Reeder (Hauptverfrachter) stellt ihm Schiff und Mannschaft zur Verfügung. Konnossemente mag er zeichnen lassen, wie er es für gut befindet. Verwickelt er den Reeder in größere Verpflichtungen, als die Charter sie vorsieht, so hat er Ersatz zu leisten. Daß dies der Sinn der Freizeichnung in der Charter ist, wird im vorliegenden Falle durch die oben wiedergegebenen Worte noch besonders zum Ausdruck gebracht.

Es kommt hiernach nichts darauf an, daß der Dampfer gerade für eine Reise nach Wladiwostok gechartert war. Gerade wenn die Parteien die angebliche Eigentümlichkeit des russischen Rechts, Freizeichnungen im Konnossemente für ungültig zu erklären, gekannt haben sollten, würde die Bedeutung der Charterbestimmung, wonach der Beklagte für den endgültigen Ausgleich aufkommen mußte, um so schärfer hervortreten. Übrigens nimmt der Berufungsrichter eine solche Kenntnis der Parteien nicht an. Unrichtig aber ist es, wenn er darauf Gewicht legt, daß den Beklagten wegen Entwerfung der Konnossemente kein Vorwurf treffe. Der Beklagte haftete nicht nur für Verschulden, sondern stand schlechthin dafür ein, daß die Klägerin durch Diebstähle der Mannschaft nicht in Nachteil geriet. Insbesondere trug er auch die Gefahr, daß das Recht des Bestimmungsorts eine im Konnossemente stehende Befreiungsklausel als ungültig verwerfen würde. Das Garantieverprechen, das der Berufungsrichter vermißt, ist, wenn man die Charter richtig auslegt, darin notwendig begriffen. Dem Berufungsrichter kann auch nicht zugegeben werden, daß die englische Rechtsprechung die hier fraglichen Fälle abweichend beurteile und einen Unterfrachter, der den Reeder durch Konnossemente über die Charter hinaus gebunden hat, nur bei Verschulden zum Ersatz heranzöge. Allerdings wurde in dem von

Carver, Carriage by Sea (5. Aufl.) S. 232, berichteten Falle, wo die Charterer schuldhaft verabsäumt hatten, die negligence clause in das Konnossement zu setzen, der Gedanke des Schadenersatzes wegen Vertragsverletzung zur Begründung mit verwertet. Aber neben diesem Gesichtspunkte ist sofort auch der der stillschweigenden Garantieübernahme geltend gemacht (verb.: „either on the ground that the charterers had broken their implied contract to present bills of lading in conformity with the charter-party, or on the ground that they had impliedly agreed to indemnify the shipowner by requesting him to sign bills of lading in the form actually presented“), nicht anders als wie dies auch bei den Beratungen des Deutschen Allg. Handelsgesetzbuchs geschehen ist (vgl. die Kommissionsprotokolle S. 4303).

Das Schicksal der Klage hängt somit in der That davon ab, ob die Schiffsmatler in Wladiwostok trotz der Befreiungsklausel der Konnossemente gezwungen waren, den durch den Diebstahl verübten Schaden den Empfängern zu bezahlen. Eine ausdrückliche Vorschrift des russischen Gesetzesrechts, wonach die Befreiungsklausel unwirksam wäre, ist nicht vorhanden. Indes entscheidet dies noch nicht, da sich ein Gerichtsgebrauch des bezeichneten Inhalts gebildet haben kann. Zur Prüfung dieser Frage mußte die Sache an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.“