

18. Sind schriftliche, im Königreich Preußen abgeschlossene Frachtverträge, die sich auf Befrachtung eines Flußschiffes im ganzen beziehen, nach Tarifnr. 6e des Reichsstempelgesetzes zu versteuern und darum vom Landesstempel befreit?

VII. Zivilsenat. Ur. v. 4. Dezember 1914 i. S. preuß. Fiskus (Wekl.)  
w. M. R. Gesellschaft m. b. H. (Kl.). Rep. VII. 410/14.

I. Landgericht Eßln.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin befaßt sich unter anderem mit Expedition, Befrachtung, Transportübernahme. Bei einer im April 1913 vorgenommenen Stempelprüfung wurden in ihrem Besitze zahlreiche Urkunden über Frachtaufträge vorgefunden, die nicht versteuert waren und vom Beklagten als Charterpartien beurteilt worden sind. Ein Teil der Urkunden trug die Unterschrift des Befrachters und des Schiffers. Übereinstimmende und in gleicher Weise unterschriebene zweite Exemplare der Urkunden befinden sich nach Angabe der Klägerin in den Händen der einzelnen Schiffer. Die übrigen trugen nur die Unterschrift des Schiffers. Auch von diesen Urkunden sind jedesmal zwei Exemplare gefertigt worden, die aber nur einseitig, das eine vom Befrachter, das andere vom Schiffer, unterzeichnet und

wechselseitig ausgetauscht worden sind. Die Ausstellung der Urkunden fällt in die Zeit vom Jahre 1909 bis April 1913. Der Beklagte hat zu den Urkunden einen Landesstempel von zusammen 1539 *M* nachgefordert. Die Klägerin zahlte und forderte den gezahlten Betrag mit der Klage zurück. Das Landgericht verurteilte den Beklagten. Seine Berufung wurde zurückgewiesen. Auf seine Revision wurde die Klage jedoch abgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Es besteht kein Bedenken, die in Betracht kommenden Urkunden nach Inhalt des zu ihrer Herstellung verwendeten Formulars als schriftliche Verträge über Befrachtung eines Schiffes im ganzen aufzufassen. Die vom Befrachter und Schiffer geschlossenen und unterzeichneten Verträge dürfen auch im Einklange mit den Vorinstanzen und den Parteien als Charterpartien behandelt werden. Dieser Ausdruck ist zwar dem Seerecht (§ 557 HGB.) entlehnt, während sich die zu beurteilenden Verträge auf Befrachtung von Flußschiffen beziehen. Hier sind indes sowohl Urkunden über den Frachtvertragsabschluß, wie solche im allgemeinen nicht im Binnenschiffsverkehr, wohl aber als Charterpartien im Seeverkehr üblich sind, errichtet, als auch über die Abladungen Konnossemente ausgestellt, die gleichfalls zu den Einrichtungen nicht des Binnenschiffsverkehrs, sondern des Seeverkehrs gehören (§ 642 HGB.). Daraus wird erkennbar, daß die Beteiligten absichtlich die Urkundenformen des seerechtlichen Frachtverkehrs benutzt haben, und darum dürfen die hier fraglichen, in zulässiger Analogie des § 557 HGB. errichteten Urkunden unter der Bezeichnung „Charterpartien“ begriffen werden. Daß etwa die Urkunden den betreffenden Schiffern mit der Bestimmung ausgehändigt worden wären, sie als Ersatz von Frachtbriefen den Empfängern des beförderten Gutes mit diesem abzuliefern (vgl. §§ 426, 436 HGB., § 26 BSchG.), ergibt sich aus dem Tatbestande nicht und ist um so weniger zu unterstellen, als Konnossemente ausgefertigt sind und deshalb Frachtbriefe entbehrlich waren. Wären die Charterpartien, wie die Vorinstanzen meinen, dem für Frachturkunden geltenden Stempel der Tarifnr. 60 RStempG. unterworfen, dann würden sie gemäß § 45 dieses Gesetzes der vom Beklagten erhobenen Abgabe nach dem preuß. Stempelsteuergesetze nicht unterliegen. Sener Ansicht der Vorinstanzen kann jedoch nicht beigegeben werden.“

Zur richtigen Erfassung der maßgeblichen Vorschriften empfiehlt sich ein Rückblick auf die Entstehungsgeschichte des Frachtturkundenstempels. Die ersten reichsrechtlichen Bestimmungen über Besteuerung von Frachtturkunden finden sich im Reichsstempelgesetz vom 14. Juni 1900. Dort sind in Tarifnr. 6 unter der Überschrift: „Schiffsfrachtturkunden“ Konnossemente und Frachtbriefe im Seeverkehr mit dem Auslande dem Reichsstempel unterworfen (vgl. auch §§ 32 bis 40 des Gesetzes). Der aus der Mitte des Reichstags hervorgegangene Entwurf des Gesetzes wollte eine besondere Heranziehung der nächsten Interessenten zu den Kosten einer Verstärkung der Kriegsflotte herbeiführen. Er sah als Tarifnr. 6 unter der Überschrift: „Schiffsfrachtturkunden“ eine zum Teil nach einem Prozentsatze vom Frachtbetrage geordnete Besteuerung von Konnossementen mit den Eingangsworten vor: „Zur Beurkundung eines Frachtvertrags über die Beförderung von Gütern im Seeverkehr dienende Schriftstücke (Konnossemente) a) im Inland ausgestellte“ usw. Bei der Beratung der Reichstagskommission wurden die Bestimmungen des Entwurfs erheblich umgestaltet, namentlich in einschränkender Richtung, in einem Punkte indes erweitert. Es kam zur Sprache, in dem kleineren Verkehr der Nord- und Ostsee würden vielfach Stückgüter befördert und dabei tausendfach gewöhnliche Frachtbriefe verwendet, „welche im Falle einer Besteuerung von allein als Urkunden bezeichneten Konnossementen nicht als genügend angesehen werden dürften“. Hierauf ist die vom Entwurf abweichende Fassung der Eingangsworte der Tarifnr. 6 des Gesetzes „Konnossemente und Frachtbriefe im Schiffsverkehr zwischen inländischen und ausländischen Seehäfen“ usw. zurückzuführen.

Es konnte nicht im Sinne des Gesetzes liegen, seine Anwendbarkeit auf Urkunden zu beschränken, welche gerade die in den §§ 643, 426 HGB. für deutschrechtliche Konnossemente und Frachtbriefe vorgesehenen Angaben enthielten (vgl. auch RGH. Bd. 65 S. 346). Andererseits konnte das Gesetz nicht auf Urkunden mitbezogen werden, die mit keiner der beiden ausdrücklich bezeichneten Urkundensarten innere Wesensähnlichkeit haben. Das Konnossement wie der Frachtbrief sind einseitig ausgestellte Transportpapiere, die anlässlich der Ausfuhr von Güterbeförderungen zur Anwendung kommen. Das in der Regel für den Reeder vom Schiffer ausgestellte Konnossement

ist dazu bestimmt, das schwimmende Gut zu vertreten; es geht dem Empfangsberechtigten zu und dient ihm zu seiner Legitimation. Der Frachtbrief, die schriftliche Erklärung des Absenders über den Inhalt des Frachtvertrags, wird dem Frachtführer mitgegeben und gelangt am Ziel der Beförderung zusammen mit dem Gute in die Hand des Empfangsberechtigten. Beiden Urkunden kommt bestimmende Bedeutung für das Verhältnis zwischen dem Frachtführer und dem Empfänger zu. Hält man sich dies und den aus der Gesetzesberatung mitgeteilten Vorgang gegenwärtig, so bleibt kein Raum, das Reichsstempelgesetz von 1900 auch auf die Chartepartien zu beziehen, die lediglich das Grundgeschäft der Güterbeförderung beurkunden und das Rechtsverhältnis zwischen dem Befrachter und Verfrachter regeln, aber nicht dazu bestimmt sind, das Frachtgut zu begleiten. Ein wichtiger Beweisgrund für dieses Ergebnis ist endlich den §§ 34, 35 jenes Gesetzes zu entnehmen. Es kam darauf an, im Inlande vorhandene stempelpflichtige Urkunden zu erlangen. Für die im Inland ausgestellten Urkunden sicherte § 34 die Anwendung des Gesetzes. Für die im Ausland ausgestellten Urkunden setzte § 35 unverkennbar voraus, daß sie in den Besitz der inländischen Empfänger der Sendungen gelangen. Dies trifft zwar zu für ausländische Konnossemente und Frachtbriefe über Sendungen nach dem Inlande, braucht aber nicht auch für die im Ausland errichteten Chartepartien zuzutreffen. Der hiernach begründeten Annahme, daß sich die durch das Reichsgesetz vom 14. Juni 1900 eingeführte Stempelspflicht auf Chartepartien nicht erstreckt, steht § 40 jenes Gesetzes, welcher die Anwendung landesgesetzlicher Vorschriften neben den Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes nur für den Fall zuläßt, wenn „ein Schriftstück“ außer der Beurkundung eines Frachtvertrags noch eine andere, einer landesgesetzlichen Stempelabgabe unterliegende Beurkundung enthält, keineswegs entgegen. Nach ihrem Zusammenhang im Gesetze war jene Bestimmung nur auf die Schriftstücke zu beziehen, für welche durch Tarifnr. 6 die Reichsstempelspflicht eingeführt war. Abweichend hat sich Zimmermann in seinen Erläuterungen zum Reichsstempelgesetze vom 14. Juni 1900 geäußert. Seine Ansicht, der Frachtbrief werde auch Chartepartie genannt, wenn das Schiff im ganzen oder zu einem verhältnismäßigen Teile oder wenn ein bestimmt bezeichneter Raum des Schiffes verfrachtet werde, kann aber

als zutreffend nicht anerkannt werden. Die bezeichneten Urkunden decken sich nicht teilweise, sondern sind begrifflich verschieden.

Das Reichsgesetz vom 3. Juni 1906 hat den Frachtturkundenstempel erweitert. Die dem Entwurfe der beabsichtigten gesetzlichen Änderungen beigelegte Begründung erzwang im allgemeinen, daß die Erfahrungen mit der Abgabe auf Schiffsfrachtturkunden im Seeverkehr mit dem Auslande nicht unbefriedigend seien und es statthaft erscheinen ließen, den Frachtturkundenstempel auf den übrigen Schiffsfrachtverkehr und den Landfrachtverkehr auszudehnen. Die Absicht hat nicht volle Verwirklichung gefunden. Die den Frachtturkundenstempel erweiternden Neuerungen des Gesetzes vom 3. Juni 1906, deren Inhalt noch heute in Geltung ist, beziehen sich nur auf Ladungen ganzer Schiffsgesäße und ganzer Eisenbahnwagen. Weder die erwähnte Absicht des Gesetzesvorschlags noch auch der Wortlaut und Gesamthalt der Gesetz gewordenen Neuerungen bieten irgend einen Anhalt dafür, daß nunmehr auch andere Urkunden als die eigentlichen, aus Anlaß der Ausführung von Güterbeförderungen zur Ausstellung kommenden Transportpapiere in den Kreis der Besteuerung eingezogen werden sollten. Zweifel könnte vielleicht, für sich betrachtet, der in der Begründung des Gesetzesentwurfs vorkommende Satz hervorrufen: „Neben den bereits nach dem Gesetze vom 14. Juni 1900 stempelspflichtigen Schiffsurkunden im Seefrachtverkehr mit dem Auslande werden durch den Entwurf auch alle im sonstigen Frachtverkehr aufgestellten Schriftstücke für stempelspflichtig erklärt, die als Beweismittel für den Frachtvertrag zu dienen bestimmt sind.“ Man darf indes betonen, daß diese Wendung, die übrigens an die mitgeteilten Eingangsworte des Gesetzesvorschlags von 1900 erinnert, von den im Frachtverkehr ausgestellten Schriftstücken spricht und sich hiernach auf das Stadium der Ausführung von Güterbeförderungen beziehen läßt. Abgesehen davon ist neben der vorerwähnten leitenden Absicht des Entwurfs die weiterhin in der Begründung enthaltene Aufzählung einer Reihe von Papieren, die im Sinne des Entwurfs als stempelspflichtig gelten sollten, heranzuziehen. Wenn auch die Aufzählung nicht auf Vollständigkeit Anspruch machte, so sollte sie doch die Auslegung des Gesetzes sichern, und es ist charakteristisch und wichtig, daß alle aufgeführten Urkunden (Frachtbriefe, Konnossemente, Ladescheine, Gepäc- und Beförderungsscheine,

Paketadressen, Gütereempfangsbescheinigungen) eigentliche Transportpapiere darstellen. Hätte man nunmehr auch Chartepartien, die ja besonders häufig den schon im Reichsgesetze vom 14. Juni 1900 berücksichtigten internationalen Seeverkehr vorbereiten, aber dem Reichsstempel nicht unterlagen, oder überhaupt schriftlich abgeschlossene Frachtverträge als solche der reichsrechtlichen Besteuerung unterwerfen wollen, dann wäre zum richtigen Verständnis eine ausdrückliche Aufnahme solcher Urkunden in den Text des Gesetzes notwendig gewesen. Tatsächlich sind sie aber nicht einmal in der Begründung zum Gesetzentwurf erwähnt worden.

Es fehlte auch an einem inneren Grunde, das Reichsgesetz auf solche Urkunden zu erstrecken. Da die Reichsabgabe für jede Sendung nur einmal zu entrichten ist (Tarifnr. 6 Sp. 4), konnte es auch für die Stempelnovelle nur auf Erlangung einer Urkunde für jede stempelpflichtige Sendung ankommen. § 35 Abs. 1 des Reichsgesetzes von 1906 (§ 38 Abs. 1 RStempG. vom 15. Juli 1909) schreibt vor: „Die Beförderung von Gütern im Schiffsverkehr der Tarifnummer 6 a, b, und sofern es sich um Schiffe mit einem Rauminhalte von über 250 Tonnen handelt, auch im sonstigen Schiffsverkehr (Tarifnr. 6 c) darf nur erfolgen, wenn eine Urkunde der im Tarife bezeichneten Art ausgestellt wird. Die Ablieferung von Gütern, die im Schiffsverkehr vom Auslande nach dem Inlande befördert sind, darf nur erfolgen, wenn eine Urkunde der bezeichneten Art ausgehändigt wird.“ Um die Anwendung des Gesetzes im gewollten Rahmen zu sichern, bedurfte es nur einer Beziehung seiner Vorschriften auf den in Tarifnr. 6 a bis c angebeuteten Kreis der eigentlichen Transportpapiere. Chartepartien und wesensgleiche, zur Vorbereitung von Güterbeförderungen errichtete Vertragsurkunden waren zur Miteinbeziehung in den Kreis der reichsstempelpflichtigen Papiere seit dem Gesetze vom 3. Juni 1906 ebensowenig wie vorher geeignet (vgl. auch die §§ 36 ff. jenes Gesetzes, denen die §§ 39 ff. RStempG. vom 15. Juli 1909 entsprechen). Sehr erheblich erscheint endlich die in der mehrfach erwähnten Begründung zum Entwurfe jenes Gesetzes vorkommende Bemerkung, durch den Frachturkundenstempel werde eine steuerliche Erfassung des Güterausstausches bezweckt. Sie könnte für sich allein zu dem Nachweise genügen, daß durch jenen Stempel nur Urkunden

über ausgeführte Güterversendungen getroffen werden. Eben dafür ist auf das Urteil RGZ. Bb. 68 S. 43 hinzuweisen, wo in bezug auf den Frachtturkundenstempel erwogen ist: „Die Abgabe ist aber nicht schon verwirkt durch die bloße Ausstellung des Frachtbriefs, sondern erst durch und mit der Versendung des Frachtguts. Sie hat zur Voraussetzung, daß der Transport der Waren stattfindet: Die Güterversendung und nicht die bloße Ausstellung des Frachtbriefs wird von dem Stempel getroffen.“ Die Literatur steht weit überwiegend auf dem hier vertretenen Standpunkte.

Zu den Erwägungen des Berufungsurteils sei noch bemerkt: Die Überschrift des IV. Abschnitts des RStempG. von 1909 „Frachtturkunden“ ist nicht beweisend, da sich der Abschnitt unzweifelhaft nicht auf alle Urkunden bezieht, die unter jenem Ausdruck begriffen werden könnten. § 45 RStempG. von 1909 entspricht wortgetreu dem § 42 RStempG. von 1906 und dem § 40 RStempG. von 1900. Er ist lediglich auf die Schriftstücke zu beziehen, die im Sinne der Tarifnr. 6 des Gesetzes in Betracht kommen. Die Ansicht, daß die Chartepartie im Seeverkehr die Stelle des Frachtbriefs im Binnenverkehr vertrete, aber gewohnheitsmäßig auch im Binnenschiffsverkehr häufig an Stelle des Frachtbriefs verwandt werde, wie hier auch seitens der Klägerin geschehen sei, erscheint nicht zutreffend. Der Frachtverkehr nach Seerecht, wo die Chartepartie ihre eigentliche Stätte hat, bewegt sich im allgemeinen in anderen Formen als der Binnenfrachtverkehr. Die Chartepartie des § 557 HGB. hat nicht die Bedeutung eines Ersatzmittels des Frachtbriefs. Seerechtlich ist die Ausstellung eines Komossements über jede Abladung vorgeschrieben (§ 642 HGB.) und, wie schon bemerkt, bedarf es daneben nicht noch eines Frachtbriefs. Dementsprechende Erwägungen dürfen Platz greifen, wenn bei Vorbereitung und Ausführung eines der Binnenschiffahrt zugehörigen Verkehrs seerechtliche Formen benutzt sind.

Da sonach im vorliegenden Falle die Bestimmungen des Reichsstempelgesetzes unanwendbar sind, müssen alle in Betracht kommenden Urkunden als Beurkundungen von Verträgen für stempelpflichtig nach Maßgabe der §§ 1, 13, 16, sowie der Tarifst. 71 Nr. 2 preuss. StempStG. in der Fassung vom 30. Juni 1909 erachtet werden.“ . . .