

8. Verhältnis von Vertragsbestimmung und Rechtsfaz. Ist das Recht des Bestimmungsortes einer versandten Ware für alle Vorgänge auf der Reise maßgebend? Ist der Schiffer, welcher im Orderhafen keine Order vorfindet, verpflichtet, Order einzuholen? Kann er, wenn er dies unterläßt, Liegegeld fordern? Bedeutung des Ausspruches von Kaufleuten über ein Rechtsverhältnis.

I. Civilsenat. Ur. v. 21. März 1883 i. S. G. P. als Führer der „Rebo“ (Nl.) w. G. S. (Bekl.) Rep. I. 129/83.

- I. Landgericht Danzig.
- II. Oberlandesgericht Marienwerder.

Die norwegische Bark „Rebo“ wurde von ihren Rhebern zum Transport von ca. 3500 Barrels Petroleum verchartert, wie es in der Chartepartie d. d. New-York, den 16. Dezember 1881 heißt:

. for a voyage from New-York to Elsinore or Christianssand at Captains option for orders to be given within 48 hours after ships arrival or demurrage to be paid to discharge at a safe Danish port or at a safe Norwegian or Swedish port between Bergen and Stockholm both included or in the Baltic as high as Cronstadt included or to a direct port as above. One port only

Als Betrag des Liegegeldes ist 12 £ St. für den Tag vereinbart. In den an der Befrachter Order gestellten Konnossementen ist auf alle Bedingungen der Chartepartie Bezug genommen.

Das Schiff kam am 24. April 1882 in Flekkerö, dem Außenhafen von Christianssand, an, der Schiffer fand aber in Christianssand weder auf der Post, noch auf dem Telegraphenamt, noch sonst Order vor, inserierte darauf seine Ankunft in eine in Christianssand erscheinende Zeitung, sowie in die Hamburger Börsehalle und erhob Protest. Erst am 10. Mai erhielt er Order, nach Danzig abzugehen; dort angekommen, lieferte er die Ladung an den Konnossements-Inhaber G. S. ab und fordert mit der vorliegenden Klage von diesem Liegegeld für 13 Tage, während welcher er in Flekkerö wegen nicht erhaltener Order von Ablauf des zweiten Tages nach seiner Ankunft hatte liegen müssen, im Betrage von 3188,64 M.

Der Beklagte bestreitet die Forderung, indem er es dem Kläger zum Verschulden anrechnet, daß er nicht um Order telegraphiert habe.

In erster Instanz wurde der Beklagte klaggemäß verurteilt, in zweiter Instanz die Klage abgewiesen. Auf Revision des Klägers hob das Reichsgericht das Berufungsurteil auf und bestätigte das erste Urteil aus folgenden

Gründen:

„1. Maßgebend für die Verpflichtungen des Schiffers aus dem Frachtvertrage sind zunächst die Bestimmungen der Chartepartie. Erst wenn und soweit es an diesen fehlt, kommen die allgemeinen Rechtsbestimmungen zur Anwendung. Der Berufungsrichter hat daher rechtsgrundsätzlich gefehlt, indem er zunächst die gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtungen des Schiffers erörtert und, weil er zu der Annahme gelangt, nach derselben sei der Schiffer, welcher im Orderhafen keine Order vorfindet, verpflichtet, davon dem Befrachter Nachricht zu geben, es für überflüssig erklärt, auf die Bestimmungen der Chartepartie einzugehen. Ein solches Verfahren würde nur in dem Falle zulässig sein, wenn feststände, daß durch die Chartepartie die gesetzlichen Verpflichtungen des Schiffers nur hätten vermehrt, nicht aber möglicherweise auch vermindert werden sollen.

2. Der Berufungsrichter, ebenso wie der erste Richter, nimmt an, für das vorliegende Rechtsverhältnis seien die Bestimmungen des in Danzig geltenden Rechts maßgebend, weil Danzig der Sitz des durch den Frachtvertrag begründeten Rechtsverhältnisses sei, „denn als Sitz eines Rechtsverhältnisses sei derjenige Ort anzusehen, an welchem dasselbe seine Wirkung äußern solle. Das an diesem Orte geltende Recht sei maßgebend, weil anzunehmen sei, daß die Kontrahenten sich dem Rechte des Ortes, an welchem der Vertrag seine Wirkung äußern soll, freiwillig unterworfen haben.“ Mag man auch diesen Satz, wenigstens im allgemeinen, als richtig anerkennen und dem Berufungsrichter auch darin beitreten, daß der Anwendung desselben der Umstand, daß in der Chartepartie der Bestimmungsort nicht festgesetzt, sondern dessen Wahl innerhalb gewisser räumlicher Schranken dem Befrachter überlassen ist, an sich nicht entgegensteht, so würde aus dem allgemeinen Satze doch nur folgen, daß für das Verhältnis aus dem Frachtvertrage, insofern derselbe im Bestimmungshafen zur Ausführung kommt bzw. kommen soll, das Recht des Bestimmungshafens maßgebend, daß insbesondere

auch die Passivlegitimation des Empfängers des Gutes nach diesem Rechte zu beurteilen sei. Würde also das Recht auf Liegegeld für die Versäumnis im Orderhafen begründet sein, so würde für die Frage, ob dasselbe gegen den Empfänger des Gutes geltend gemacht werden könne, das Recht des Bestimmungshafens entscheidend sein. Nicht aber würde aus jenem Satze folgen, daß auch die Frage, was dem Schiffer obliege, wenn er im Orderhafen keine Order vorfindet, nach dem Rechte des später dem Schiffer bezeichneten Bestimmungshafens zu entscheiden sei. Nach dieser Richtung soll das zwischen dem Befrachter und dem Befrachter eingegangene Rechtsverhältnis „seine Wirkung äußern“ nicht im Bestimmungshafen, sondern im Orderhafen, es fehlt daher an einem Grunde für die allgemeine Annahme, daß auch in dieser Beziehung die Kontrahenten sich dem Rechte des Bestimmungshafens freiwillig unterworfen haben, und es ist nicht etwa für den konkreten Fall vom Berufungsrichter eine solche Unterwerfung thatsächlich festgestellt.

Für die Auffassung des Berufungsrichters kann auch nicht geltend gemacht werden, daß alle aus und bei der Ausführung des Frachtvertrages entstehenden Rechtsverhältnisse notwendig nach einem und demselben Rechte entschieden werden müssen: dies wäre eine unbegründete *petitio principii*.

3. Rechtsirrtümlich ist aber auch die Ausführung des Berufungsrichters, die Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuchs begründeten für den Schiffer in einem Falle wie dem vorliegenden die Verpflichtung, seine Ankunft im Orderhafen dem Befrachter anzuzeigen. Aus der allgemeinen Bestimmung des Art. 478 ist nichts dafür zu entnehmen. Art. 504 legt dem Schiffer die Verpflichtung auf, für das Beste der Ladung diejenige Sorgfalt anzuwenden, welche der Befrachter selbst nicht anwenden kann. Dies paßt nicht auf den Fall, wenn der Befrachter der von ihm vertragsmäßig übernommenen Verpflichtung, nach dem Orderhafen Order gelangen zu lassen, nicht genügt hat. Art. 595 führt gerade nicht zur Annahme der Verpflichtung, vom sämigen Befrachter Instruktionen einzuholen. Art. 602 Abs. 2 ist nicht analog anzuwenden, da der Thatbestand ein ganz anderer ist. In diesem Artikel wird vorausgesetzt, daß der Befrachter das Seinige gethan, um die Erfüllung des Frachtvertrages zu ermöglichen, und nicht weiß, daß es nicht zum Ziele geführt hat; im vorliegenden Falle dagegen hat der Befrachter die übernommene Verpflichtung nicht erfüllt.

Verfehlt ist auch das Argument, die Befrachter seien ohne die Anzeige der Ankunft des Schiffes im Orderhafen außerstande gewesen, über die Ladung zu verfügen und einen etwa über dieselbe abgeschlossenen Kaufvertrag durch Übergabe der Güter zur Ausführung zu bringen. Warum es dem Befrachter unmöglich sein soll, über die schwimmende Ladung zu verfügen, bevor er deren Ankunft im Orderhafen erfahren hat, ist nicht einzusehen. Soll aber ausgesprochen sein, es erscheine zweckmäßig und entspreche der kaufmännischen Übung, über aus Amerika kommende Ware erst dann zu verfügen, wenn ihre Ankunft in Europa bekannt geworden sei, so kann dahingestellt bleiben, ob diese Annahme zutreffend sei. Jedenfalls war es Sache der Befrachter, wenn sie die entsprechende Absicht hatten, dem Schiffer diese Anzeige vorzuschreiben, und zwar war dies um so mehr angezeigt, als es in ihrem Interesse lag, die Anzeige auch dann zu erhalten, wenn sie Order nach dem Orderhafen hatten gelangen lassen.

4. Aus den unter Nr. 1, 2, 3 entwickelten Gründen war das angefochtene Urteil, insofern es die Klage abweist, aufzuheben. Es konnte aber in der Sache selbst sofort erkannt werden.

In dem in erster Instanz von der Kammer für Handelsfachen des Landgerichts zu Danzig ergangenen Urteile wird ausgeführt:

..... Der Gerichtshof ist nach dem sehr ausführlichen und klaren Inhalte der Chartepartie vom 16. Dezember 1881 der Ansicht, daß dieselbe nicht unvollständig ist und nicht der Ergänzung oder der Interpretation bedarf, und daß es, weil weder Charter noch Konnossement die ausdrückliche Bestimmung enthalten, der Schiffer solle seine Ankunft im Orderhafen dem Befrachter melden, nicht der Wille der Kontrahenten gewesen ist, daß eine solche Meldung zu geschehen habe.

..... Der Gerichtshof nimmt an, daß die Befrachter oder diejenigen, welche von ihnen das Orderkonnossement erhalten hatten, nach der Charter verpflichtet waren, in Christianssand und Helsingör rechtzeitig auf dem Telegraphenamte, der Post oder sonstwo weitere Segelorder niederzulegen oder einem Geschäftsfreunde aufzutragen, daß er sie von der Ankunft des Schiffes in Kenntnis setze, damit sie dann direkt dem Kapitän Order erteilten, und daß sie, indem sie dies zu thun unterließen, ein großes Versehen begangen haben, dessen Folgen sie tragen müssen.

Dieser Auffassung ist beizutreten und dabei noch zu bemerken, daß

in der englischen Jurisprudenz von der gleichen Auffassung ausgegangen wird.

Maude and Pollock, a Compendium of the Law of Merchant Shipping 4 ed. by Baron Pollock and G. Bruce. London 1881. Vol. I. p. 320. Maclachlan, a Treatise on the Law of Merchant Shipping. 3 ed. London 1880. p. 427. Kay, the Law relating to the Shipmasters and Seamen. London 1875. Vol. I. p. 165. Abbott, a Treatise of the Law relative to Merchant Ships and Seamen. 12 ed. London 1881. p. 308.

Alle diese Schriftsteller führen unter Bezugnahme auf Präjudizien aus, der Schiffer, welcher im Orderhafen keine Order vorfindet, sei nicht verpflichtet, sich an die Befrachter um Instruktion zu wenden, es genüge, wenn er in Erwartung derselben eine entsprechende Zeit liegen bleibe. Pflicht des Befrachters sei es, wird von Maclachlan a. a. O. bemerkt, to be on the outlook of the ship.

Wenn der Beklagte geltend macht, die Worte der Charter:

... at Captains option for orders to be given within 48 hours after ships arrival,

hätten genauer lauten sollen, bzw. seien usancemäßig so zu verstehen, als lauteten sie:

.... at Captains option calling for orders same to be given 48 hours after ships arrival ...,

so ist diese Behauptung (und folglich auch der darüber angetretene Beweis) schon aus dem Grunde bedeutungslos, weil auch in der letzteren Fassung nichts anderes ausgesprochen ist, als in der ersteren; denn es ist völlig willkürlich, das calling for orders auf ein direktes Angehen der Befrachter um Anweisungen zu beziehen, es ist darunter vielmehr das Erkundigen nach Anweisungen im Orderhafen selbst zu verstehen und in diesem Sinne wird der Ausdruck von den angeführten Schriftstellern gebraucht. Es würde aber auch, wenn die Interpretation des Beklagten richtig wäre, unverständlich sein, warum die Frist, innerhalb welcher Order gegeben werden soll, nach der Zeit der Ankunft des Schiffes und nicht vielmehr nach der Zeit der Instruktionseinholung bestimmt war, die ja doch möglicherweise (weil vorerst im Orderhafen nachzuforschen war) erst später erfolgen konnte, während sich diese Bestimmung der Charter sehr wohl erklärt, wenn es sich um die Einholung der Order im Orderhafen selbst handelt.

Vgl. Maude and Pollock a. a. O. Note d.

5. Der Beklagte bezieht sich noch auf ein Schriftstück, in welchem neun Kaufleute und drei Schiffsmakler in New-York erklären, daß sie decide and agree, that it is not only the custom of the trade, but the duty of a Shipmaster on arriving at Port of call and finding no orders there and not knowing his consignees, to telegraph or cable to his Charterers for their account, that his vessel has arrived at such Port of call, and ask for orders; failing to do so he forfeits all right to demurrage for his detention beyond the usual and customary time allowed for giving orders. Allein aus dem Gegensatz, welcher zwischen custom of trade und duty gemacht wird, ergibt sich, daß die Unterzeichner dieser Erklärung nichts anderes aussprechen wollen, als daß die Schiffer, wenn sie im Orderhafen keine Order vorfinden, sich mittels Telegraphs oder Kabels an die Befrachter zu wenden pflegen, und daß nach ihrer, der Erklärenden, Ansicht die Schiffer hierzu verpflichtet sind bei Verlust des Anspruches auf Liegegeld. Dagegen findet sich in der Erklärung eine Bezugnahme auf irgend eine Chartepartie-Klausel, bezw. ein Ausspruch darüber, daß eine solche Klausel in einem bestimmten Sinne verstanden zu werden pflege, nicht, ebensowenig aber auch ein Zeugnis über einen Gewohnheitsrechtssatz.

Das Schriftstück ist daher für die Frage nach der Auffassung der vorliegenden Chartepartie bedeutungslos und die betreffende Beweisantretung zwecklos.

Hiernach war die gegen das landgerichtliche Urteil, insofern dasselbe die Klage abweist, eingelegte Berufung als unbegründet zurückzuweisen.“