

36. Bezugnahme des Konnossements auf die Chartepartie. Einfügung von Klauseln in das Konnossement durch den Schiffer.

§ 68. § 651.

I. Zivilsenat. Ur. v. 5. Juni 1918 i. S. R. (Kl.) m. B. (Bekl.).
Rep. I 405/17.

- I. Landgericht I Berlin.
- II. Kammergericht daselbst.

S. S. in Umeå hatte am 22. Mai 1916 von dem Kläger dessen Dampfer Sparta von etwa 1600 t dead weight Ladefähigkeit gechartert, um eine volle Ladung nasse Zellulose von Ursviken nach Stettin zu verbringen. Fracht war nach der Charter zum Satze von 20 Kr. per ton auf die garantierte dead weight Ladungskapazität des Dampfers zu zahlen. Nach späterer Vereinbarung der Vertragsschließenden wurde an Stelle der Sparta der Dampfer Annemarie gestellt, dessen Ladefähigkeit 2550 t war. Beladen wurde der Dampfer von der Aktiengesellschaft S. Tr. in Ursviken mit 2297 t Zellulose. Das Konnossement enthielt die Klausel freight . . . as per charter party, all the terms and exceptions contained in which charter incl. negl. clause are herewith incorporated. Der Kapitän fügte in den Text des Konnossements ein: „Fracht ist zahlbar laut Chartepartie vom 22. Mai 1916 für 2550 t.“ Die Abladerin setzte daneben den Vermerk: That (folgt vorstehende Klausel) has been written on without our allowance. Die Fracht wurde von der Beklagten als Empfängerin nur auf das

beförderte Quantum von 2297 t gezahlt. Der Kläger forderte mit der Klage Fracht auf restliche 253 t und einen Betrag für Unkosten.

Die beiden Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Auf die Revision wurde das Berufungsurteil aufgehoben.

Gründe:

„Das Berufungsgericht hat die Klage abgewiesen, weil weder die Bezugnahme des Konnossements auf die Chartepartie noch die vom Kapitän in das Konnossement eingefügte Klausel den klagenden Reeder berechtige, Fracht auf die volle Schwergutlabefähigkeit der Annemarie zu fordern. In beiden Richtungen erweisen sich die Angriffe der Revision als begründet.

Die Chartepartie, auf welche das Konnossement Bezug nimmt, ist über den Dampfer Sparta des Klägers von 1600 t dead weight Ladungskapazität geschlossen. Nachträglich wurde an Stelle der Sparta auf Grund eines Übereinkommens der Kontrahenten die Annemarie von 2550 t dead weight Ladungskapazität gestellt. Eine neue Charter über letzteren Dampfer ist nicht ausgestellt. Das Konnossement über die mit der Annemarie verschifft Ladung nimmt also Bezug auf die Chartepartie über die Sparta. Da nun in der Chartepartie bedungen sei, daß der Befrachter Fracht auf die vollen 1600 t, die die Sparta tragen könne, zu zahlen habe, folgert das Berufungsgericht, daß diese Abmachung auch jetzt, trotzdem die Annemarie die Frachtreise ausgeführt hat, in Kraft bleiben müsse, so daß der Kläger nicht auf die volle Labefähigkeit der Annemarie (2550 t), sondern nur auf 1600 t, eventuell, falls ein größeres Quantum verschifft sei, auf das tatsächlich verladene Quantum Fracht zu fordern habe. Dieser Darlegung kann nicht zugestimmt werden. Wenn im Konnossement eine Charter über ein anderes Schiff als das im Konnossement benannte angezogen wird, so kann das nur bedeuten, daß zwar diejenigen Bestimmungen der Charter, die auf besondere Eigenschaften jenes anderen Schiffes Bezug haben, für die Konnossementsreise keine Gültigkeit haben sollen, daß aber alle übrigen Bestimmungen analog anzuwenden sind. Nun war in der Charter ausgemacht, daß der Reeder Fracht auf die volle Labungsfähigkeit des Dampfers sollte verlangen können. Der Reeder wollte sich nicht dem aussetzen, daß der Dampfer nur teilweise beladen oder daß auf irgendeine andere Weise seine Tragfähigkeit nicht voll ausgenutzt und dann Fracht nur auf das geringere tatsächlich verladene Gewicht bezahlt wurde. Deshalb wurde abgemacht, daß die Fracht auf die garantierte dead weight Ladungskapazität zu berechnen sei. Diese Regelung findet sich in Charterverträgen recht häufig. Sie war einer von den im Konnossement angezogenen „Terms“ jener Charter. Mit der Anziehung der Charter war für kaufmännische Kreise vollkommen erkennbar zum Ausdruck gebracht, daß dieselbe Regelung auch für die Konnossementsreise

gelten sollte. Daraus ergibt sich, daß nach dem Konnossement Fracht für die vollen 2550 t zu zahlen ist. Diese Konnossementsbestimmung ist für die Verpflichtung des Empfängers zur Frachtzahlung maßgebend. Das Berufungsgericht stützt seine gegenteilige Entscheidung hauptsächlich darauf, daß der Befrachter oder der Ablader zwar so viel Ladung gehabt habe, um die Tragfähigkeit der Sparta, nicht aber um die der Annemarie auszunutzen. Deshalb habe er wohl für die Sparta der Charterklausel zustimmen können; die Klausel sei jedoch nicht ohne weiteres auf einen so viel größeren Dampfer anzuwenden. Dem ist jedoch entgegenzuhalten, daß die Auslegung eines Konnossements als eines Umlaufpapiers nicht von persönlichen, unbewiesenen und jedenfalls aus dem Konnossement nicht ersichtlichen Verhältnissen des Abladers abhängig gemacht werden kann.

Auch dem zweiten vom Berufungsgericht angeführten Grunde kann nicht zugestimmt werden. Der Kapitän hat dem Konnossementsterte die Klausel hinzugefügt: Fracht ist zahlbar laut Chartepartie vom 22. Mai 1916 für 2550 t. Die Abladerin hat daneben geschrieben: That (folgt die vorstehende Klausel) has been written on without our allowanca. Das Berufungsgericht führt aus, der Schiffer sei zur Hinzufügung der Klausel nicht berechtigt gewesen; die Klausel sei auch durch den Vermerk der Abladerin wieder aufgehoben. Beides erscheint nicht zutreffend. Ein Konnossement hat zwei Funktionen; es enthält ein Empfangsbekanntnis des Schiffers und eine Verpflichtung, die Ware unter gewissen Bedingungen an den Empfänger auszuliefern. Die Auslieferungsverpflichtung gilt dem Empfänger gegenüber so, wie sie geschrieben steht. Läßt dieser sich die Ware ausliefern, so muß er die Fracht in Gemäßheit der Bedingungen des Konnossements zahlen. Ob der Schiffer das Konnossement so ausstellen durfte, wie er es ausgestellt hat, fällt dem Empfänger gegenüber nicht ins Gewicht; das kann nur zwischen Schiffer (oder Reederei) und Befrachter erörtert werden (vgl. Wüstendörfer, Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrags S. 394).

Es ist auch nicht zuzugeben, daß der Inhalt der vom Schiffer unterzeichneten Auslieferungsverpflichtung durch den Vermerk der Abladerin verändert werden konnte. Es würde den Rechten der Reederei erheblicher Eintrag geschehen und es würde große Rechtsunsicherheit entstehen, wenn der Konnossementstert durch einen Dritten, sei es auch der Ablader oder der Befrachter, zuungunsten der Reederei nachträglich und einseitig verändert werden könnte, so daß dann der Schiffer die Ware zu anderen Bedingungen, als unter denen er sich verpflichtet hat, ausliefern müßte. Hinzu kommt, daß der Vermerk nicht einmal von dem Kontrahenten des Frachtvertrags, dem Befrachter S. S., sondern von der Abladerin St. Tr. herrührt. Der Ablader hat kein Recht, in das Frachtverhältnis zwischen Befrachter und Befrachter einzugreifen.

Desſen Vermerk muß für die Verpflichtungen des Empfängers außer Betracht bleiben. Der materielle Streit kann nur zwischen Kreditgeber und Befrachter ausgetragen werden.“