

54. Wer haftet aus einem Konnossement, das der Schiffer eines gecharterten Schiffes auf Konnossementsformularen des Charterers ausgestellt hat?

§§. 510, 605, 642, 651, 662.

I. Zivilsenat. Ur. v. 23. Februar 1920 i. S. L. B. (Rl.) w. N. Reederei u. Schiffsbau A.-G. (Wekl.). I 126/19.

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

Die Klägerin ist Inhaberin der beiden an Order lautenden und von der Abladerin, der Firma D. & Co., in blanko indossierten Konnossemente über eine Verschiffung von 42 Fässern flüssigem Eigelb und von 32 Kisten Trockeneiweiß von Hankow über Shanghai nach Hamburg. Die Güter sollten ausschließlich der Konnossemente in Shanghai von dem „deutschen“ Dampfschiffe „Feliciana“, Kapitän Coffin, übernommen werden, nachdem sie von Hankow nach Shanghai mit einem andern Schiffe befördert waren. Die Konnossemente weisen das bei der Beklagten übliche Formular auf, enthalten den Schlußsatz: „Urkundlich dessen hat der Kapitän oder sein Vertreter zwei gleichlautende Konnossemente gezeichnet“ . . . und sind von der Firma D. & Co., welche damals als ständige Agentin der Beklagten in Hankow tätig war, unterm 29. Juni 1914 in Hankow unterschrieben unter Bezeichnung der gen. Firma im Formulardruck „als Agenten“. Der Dampfer „Feliciana“, welcher auf Grund dieser Konnossemente in Shanghai die Güter übernommen hat und derzeit von dem Kapitän Coffin geführt wurde, war kein deutsches, sondern ein englisches Schiff, welches die Beklagte gechartert hatte und zur Beförderung der Güter in Untertracht benutzte. Er ist auf der Reise nach Kriegsausbruch Ende August 1914 in London eingelaufen und hat dort die Güter gelöscht, worauf sie von den englischen Behörden beschlagnahmt und späterhin eingezogen worden sind. Die Klägerin verlangt als Inhaberin der Konnossemente von der Beklagten Ersatz des Wertes der Güter, insbesondere auch aus dem Gesichtspunkte der Gewährhaftung der Beklagten dafür, daß der

Dampfer „Feliciana“ in den Konnossementen als ein deutsches Schiff bezeichnet worden sei. Die Beklagte bestreitet jede Haftung aus den Konnossementen, da die Firma D. & Co. zwar ihre Agentin in Hankow sei, die Konnossemente aber nicht in dieser Eigenschaft, sondern in Vertretung des Kapitäns des Schiffs „Feliciana“ gezeichnet habe.

Die Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Die Firma D. & Co. ist in der Angelegenheit auf verschiedene Weise tätig gewesen. So wird sie nicht nur in den Konnossementen als Abladerin der Waren bezeichnet, sondern sie hat diese Waren anscheinend auch an die Klägerin verkauft (vgl. RGZ. Bd. 89 S. 69) und als Befrachterin den Frachtvertrag mit der Beklagten (als der Verfrachterin) geschlossen, wobei sie für die Beklagte als deren Agentin mit sich im eignen Namen abschloß, wie dies nach allgemein anerkannter Geschäftsauffassung in derartigen Fällen zulässig ist (§ 181 BGB.). Dieser Vertrag stellt sich als ein Unterfrachtvertrag dar. Denn die Beklagte hat die Beförderung nicht mit einem eignen, sondern mit einem fremden Schiffe ausgeführt, welches sie gechartert, d. h. mit seiner vom Reeder eingesehten Führung übernommen und nicht etwa im Sinne von § 510 HGB. „ausgerüstet“ hatte (Schaps, Seerecht § 510 Anm. 2, 4. Abschnitt, Vorbemerkung Anm. 14 S. 294). Für den Unterfrachtvertrag (siehe auch § 605 HGB.), sind, wie das im Stückgüterverkehr üblich ist, mangels besonderer entgegenstehender Umstände die an sich andern Zwecken dienenden Konnossemente als die maßgeblichen Vertragsurkunden anzusehen (vgl. auch Schaps § 642 Anm. 8). Wenn daher in den Konnossementsurkunden der Unterschrift der Firma D. & Co. die gedruckten Worte „als Agenten“ beigelegt sind, so ist dies wahrscheinlich nur irrtümlich (infolge der Benutzung eines Formulars der Beklagten) geschehen und hat höchstens insofern einen Sinn, als die genannte Firma für die Beklagte den Frachtvertrag abgeschlossen hat, für den nach obigem die Konnossemente als die üblichen Urkunden gelten. Denn daß die Firma D. & Co. als Agentin der Reederei desjenigen Schiffs, für welches die Konnossemente als solche gezeichnet sind, in Frage käme, ist von keiner Seite behauptet und nach Lage der Sache ausgeschlossen. Insbesondere war die Beklagte Reederin weder des englischen Schiffs „Feliciana“, Kapitän Coffin, für welches die Konnossemente ausgestellt werden sollten und welches die Ware tatsächlich an Bord genommen hat und in den Konnossementen irrtümlich als „deutsches“ Schiff bezeichnet worden ist, noch eines deutschen Schiffs gleichen Namens, geschweige denn eines solchen, das von einem Kapitän Coffin geführt wurde.

Soweit nun die genannten Konnossemente als Urkunden über den

Frachtvertrag zu gelten haben, kann die Klägerin darauf keine Rechte stützen, da sie insofern außerhalb des Vertragsverhältnisses steht. Die Klägerin will denn auch ihren Klagenanspruch ausschließlich aus den Konnossementen als solchen herleiten, indem sie sich darauf beruft, die legitimierte Inhaberin dieser Konnossementsurkunden zu sein. Nun ist aber das Konnossement als solches eine Urkunde, die der Schiffer (oder an seiner Stelle ein anderer legitimierter Vertreter des Reeders oder auch der Reeder selbst) desjenigen Schiffes ausstellt, welches nach diesem Konnossemente die Güter zur Beförderung übernommen hat, sei es, daß die Güter bei Ausstellung des Konnossements schon in das Schiff abgeladen waren (shipped) oder erst, wie hier, vom Schiffe übernommen werden sollten (received for shipment) — vgl. die Konnossemente sowie Schaps § 642 Anm. 15, 2; Hanf. Rechtszeitschr. 1918 Beihft 3; Brodmann, Grundlagen der Haftung aus dem Konnossement, S. 129ffg.; Mittelstein, Konnossement und Ladeschein, S. 136ffg. Und zwar erfolgt diese Ausstellung des Konnossements für das betreffende Schiff, d. h. normalerweise zu Lasten seines Reeders. Ob und wieweit hieran in dem Falle etwas geändert wird, wo das Schiff für die Beförderung im Ausrüstungsverhältnis gemäß § 510 HGB. benutzt wird, kann dahingestellt bleiben, da hier, wie erwähnt, das Schiff von der Beklagten gechartert worden ist und die Güter auf Grund eines Unterfrachtvertrags an Bord genommen hat. Bei einem Unterfrachtvertrag ist aber nicht etwa der Unterfrachter (hier die Beklagte) oder ein Vertreter desselben, sondern der Schiffer des den Unterfrachtvertrag ausführenden Schiffes oder sein Vertreter (bzw. der Hauptfrachter, Reeder) zur Ausstellung des Konnossements legitimiert. So lautet denn auch der der Unterschrift der Firma D. & Co. unmittelbar voranstehende Schlußsatz der Konnossemente: „Urkundlich dessen hat der Kapitän oder sein Vertreter zwei gleichlautende Konnossemente gezeichnet.“ Es hat also die genannte Firma ausdrücklich den gesetzlichen Vorschriften entsprechend die Konnossemente als solche nur in Vertretung des Kapitäns des darin benannten Schiffes unterschrieben, nicht aber für die Beklagte, welche mit der Reederei dieses Schiffes nichts zu tun hatte und für welche die normale Konnossementshaftung mit Schiff und Fracht ausgeschlossen war. Sind aber die Konnossemente als solche überhaupt nicht für die Beklagte gezeichnet, so kann daraus die Klägerin auch nicht in ihrer Eigenschaft als Inhaberin dieser Konnossemente Ansprüche gegen die Beklagte herleiten. Allerdings heißt es in § 651 HGB., daß das Konnossement für das Rechtsverhältnis zwischen dem „Verfrachter“ und dem Empfänger der Güter maßgebend sei. Hiermit ist aber dem Wesen und Zwecke des Konnossements entsprechend nur der Regelfall gemeint, wo der Verfrachter mit dem Reeder des Schiffes identisch ist, wie denn auch Schaps (§ 651 Anm. 1) mit Recht darauf

hinweist, daß es zutreffender gewesen wäre, wenn das Gesetz statt des Wortes „Verfrachter“ den Ausdruck „Reeder“ gebraucht hätte. Daß der Unterverfrachter aus einem Konnossement als solchem nicht in Anspruch genommen werden kann, zeigt auch der § 662 HGB., obgleich die dort behandelte Haftung für Erfüllung des Unterfrachtvertrags, die in erster Linie das Rechtsverhältnis zwischen Unterbefrachter und Unterverfrachter im Auge hat, nicht ohne weiteres identisch ist mit der hier allein in Betracht kommenden Haftung aus dem Konnossement (vgl. auch die nur auf die Reederhaftung zugeschnittenen Konnossementsbedingungen). Nach alledem kann die Klägerin gegen die Beklagte Ansprüche aus den Konnossementen als solchen, d. h. in Gemäßheit der typischen Konnossementshaftung des Reeders gegenüber dem Inhaber der Konnossementsurkunde, nicht erheben.

Die Frage, ob eine Reederei, die trotz Ausführung eines mit ihr geschlossenen Frachtvertrags durch ein von ihr gechartertes Schiff die Verwendung ihrer eigenen Konnossementsformulare seitens des gecharterten Schiffs gestattet oder veranlaßt, um deswillen als Quasi-Reeder oder sonstwie vertraglich oder außervertraglich von dem Konnossementsinhaber haftbar gemacht werden kann, ist von dem Berufungsgericht mit zutreffender Begründung unter Hinweis auf die Ausführungen in der Hans. Ger.-Ztg. Hauptbl. 1916 Nr. 73 S. 135 flg. verneint worden. Hieran wird durch den Umstand, daß die „Feliciana“ in den Konnossementen als „deutsches“ Schiff bezeichnet ist und daß die Unterzeichnerin der Konnossemente, die Firma D. & Co., derzeit die ständige Agentin der Beklagten war, nichts geändert. Denn die genannte Firma hat nicht nur, wie erwähnt, ihre Unterschrift ausdrücklich als Vertreterin des im Konnossemente mit Namen aufgeführten Kapitäns des dort benannten Schiffs geleistet, sondern sie konnte überhaupt nur in einer derartigen Eigenschaft eine rechtswirksame Unterzeichnung der Konnossemente als solcher vornehmen, so daß sie auch im übrigen mit dieser Unterschrift konnossementsurkundliche Erklärungen für die Beklagte nicht abgegeben hat. Die in der Hans. Ger.-Ztg. 1916, Hauptbl. S. 137, erörterte Frage, ob die Reederei zu einer gehörigen und rechtzeitigen Aufklärung des Inhabers der Konnossemente darüber, daß es sich um ein gechartertes Schiff handelt, verpflichtet ist, kann hier dahingestellt bleiben, da nach dieser Richtung keinerlei Ansprüche geltend gemacht worden sind. Die im Schrifttum (vgl. z. B. Pappenheim, Handbuch des Seerechts, Bd. 3 S. 96 flg.; Wüstenborfer im Arch. f. zivil. Praxis, Bd. 110 S. 261, 266—271, 281, und in Neumanns Jahrbuch d. deutsch. Rechts, 12. Jahrg. S. 579; Güttschaw, ebenda) wiederholt unternommenen Versuche, in Fällen der fraglichen Art, insbesondere wenn für das von einer Linienreederei gecharterte, auf Stückgut gelegte Schiff Konnossementsformulare des Charterers benutzt sind,

in entsprechender Anwendung von § 510 HGB. den Charterer wie einen Ausrüster zu behandeln, setzen sich mit dem klaren Wortlaute des Gesetzes in Widerspruch. Sie können auch nicht auf ein entsprechendes Verkehrsbedürfnis gestützt werden, da der gewöhnliche Verkehr — wie schon vom Berufungsrichter angedeutet worden ist — das Verlangen nach einer solchen Regelung nicht gezeigt hat und sich erforderlichenfalls auf andre Weise ohne besondere Schwierigkeit helfen könnte. Nach den im Berufungsurteile getroffenen Feststellungen wurde zu der maßgeblichen Zeit (die Konnossemente datieren vom 29. Juni 1914) in den beteiligten Verkehrskreisen von vornherein damit gerechnet, daß Linienreedereien wie die Beklagte neben ihren eignen Schiffen fremde, und zwar auch ausländische und besonders englische, Schiffe in ihrer regelmäßigen Fahrt mit verwendeten, und es wurde allgemein in solchen Fällen der Benutzung der Konnossementsformulare der betreffenden Linienreedereien oder auch dem Stehenbleiben des unrichtigen Vordrucks, daß es sich um ein deutsches Schiff handle, keine Bedeutung beigemessen, vielmehr sollte auch solchenfalls nach der Verkehrsauffassung die Haftung der betreffenden Linienreederei keine andere als die des Unterverfrachters sein. Damit entfallen aber alle Schlußfolgerungen, welche im Schrifttum (vgl. z. B. Schütze in der Hans. Rechtszeitschr. 1919 Nr. 12 S. 568 flg.) aus der im Einverständnis einer Linienreederei erfolgten Benutzung eines Konnossementsformulars dieser Reederei für ein von ihr gechartertes und auf Stückgüter gelegtes Schiff dahin gezogen sind, daß in diesem Falle der Kapitän jenes fremden, von der Linienreederei gecharterten Schiffs (oder sein Vertreter) nach außen hin nicht im Namen seines Reeders, sondern im Namen der Linienreederei das Konnossement ausgestellt habe und daß nicht der Reeder des von ihm geführten Schiffs, sondern die Linienreederei, die ihn zur Benutzung ihres Konnossementsformulars ermächtigt habe, aus dem Konnossement als solchem verpflichtet sei, und zwar unter Beschränkung auf Schiff und Fracht eben dieses (dem danach Verpflichteten nicht gehörigen) Schiffs.“