

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

HGB §§ 629 Abs. 1 Nr. 1, 580

- a) Hoheitliche Maßnahmen, die den Transport der Güter zwar unrentabel machen, ihn aber selbst weder unmittelbar noch mittelbar verhindern (z.B. die Erhebung eines Zolls auf die Einfuhr von Kohle), können im Hinblick auf das Kündigungsrecht des Befrachters nach § 580 HGB den im § 629 Abs. 1 Nr. 1 erwähnten Maßnahmen auch dann nicht gleichgestellt werden, wenn sie im wirtschaftlichen Ergebnis einem Verbot der Einfuhr oder einer Verhinderung der Versendung gleichkommen.
- b) Zum Kündigungsrecht des Befrachters aus wichtigem Grunde ohne Verpflichtung zur Zahlung der Fautfracht.
- c) Zum Einwand der unzulässigen Rechtsausübung gegenüber dem Anspruch auf Fautfracht.

BGH, Urt. v. 6. Dezember 1962 - II ZR 112/61 -

OLG Hamburg

LG Hamburg

II ZR 112/61

Verkündet am 6. Dezember 1962
Schorm, Justizangestellter,
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

I m N a m e n d e s V o l k e s

In dem Rechtsstreit

der Firma Ernst L. [REDACTED] & Co., Kohlen-Import und Großhandel
in Ha [REDACTED], P [REDACTED]straße [REDACTED],

Beklagte und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

g e g e n

den Schiffsreeder Kapitän W. H. [REDACTED], M. [REDACTED] bei U. [REDACTED]
(Ho [REDACTED]),

Kläger und Revisionsbeklagter,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 6. Dezember 1962 unter Mitwir-
kung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundes-
richter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivil-
senats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 13. April 1961 wird auf Kosten
der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der Kläger ist Reeder des Motorschiffs "B■■■■" (750 NRT). Er schloß am 10. Oktober 1958 über seinen Schiffsmakler mit der Beklagten, einer deutschen Kohlenimportfirma, einen Chartervertrag für konsequente Reisen (P■■■■ C/P) für Kohlentransporte von ca. 750 t je Reise von St■■■■ nach west- und norddeutschen Ost- und Nordseehäfen. Die Reisen sollten in der Zeit vom 1. November 1958 bis 31. März 1959 ausgeführt werden. Im Monat sollten höchstens vier Reisen durchgeführt werden. Der Kläger durfte Rückfrachten nach Häfen der südlichen Ostsee einschließlich Dänemark und Südschweden annehmen.

Das Schiff führte in der Zeit von Anfang November 1958 bis zum 16. Februar 1959 insgesamt 9 Kohlenreisen und 6 Reisen mit Rückladung nach dänischen und schwedischen Häfen aus. Mit Wirkung vom 16. Februar 1959 an ordnete die Bundesregierung die Erhebung eines Kohleneinfuhrzolls von 20 DM je t an (Vierte Verordnung zur Änderung des deutschen Zollltarifs 1959 (Kohlenzoll) vom 11. Februar 1959 BGBl II 117). Die Beklagte erklärte am 14. Februar 1959 dem Kläger, daß MS "B■■■■" für die am 16. Februar 1959 in St■■■■ vorgesehene Abladung nicht mehr gestellt werden solle, weil der Einfuhrzoll den weiteren Import von Kohle unmöglich mache. Der Preis für oberschlesische Kohle habe sich nunmehr auf 91,34 DM je t gestellt, während die Ruhrkohle je nach Transportweg 84,45 bis 86,50 DM je t gekostet habe. Am 17. Februar 1959 erklärte die Beklagte dem Kläger, daß auch die weitere Februar-Reise unterbleiben solle. Der Kläger erhob Anspruch auf Fautfracht wegen der beiden Februar-Reisen. Das Schiff liege unbefrachtet in Travemünde. Am 20. Februar 1959 bat der Kläger die Beklagte um Erklärung, ob sie auch im Monat März keine Ladung lie-

Hinweis: Auch Teile der Urteilsammlung sind als Datenbank nach §§ 87a ff. UrhG geschützt.



fern wolle. Der Kläger diene am 24. Februar 1959 das Schiff für die erste März-Reise der Beklagten an. Am gleichen Tage erklärte die Beklagte, daß sie das Schiff für diese Reise und für die weiteren im März nicht in Anspruch nehme. Der Kläger erwiderte, daß er Fautfracht für 6 Reisen beanspruche. Am 10. März 1959 teilte die Beklagte dem Kläger im Hinblick auf eine Preisermäßigung für polnische Kohle mit, daß sie nunmehr die Möglichkeit habe, eine Kohlenreise von St. [REDACTED] nach Kiel durchzuführen. Der Kläger forderte hierfür eine höhere, die sog. Eutrafracht. Er erklärte sich bereit, seine Fautfrachtansprüche für den Fall der Annahme auf 5 Reisen zu beschränken. Die Beklagte lehnte die Zahlung einer höheren Fracht ab. Der Kläger ging auch auf weitere Angebote der Beklagten zur Durchführung von Reisen im März 1959 zu den Raten der Charter vom 10. Oktober 1958 nicht ein.

Der Kläger fordert von der Beklagten die Zahlung von 16.275 DM nebst Zinsen als Fautfracht für 6 unterbliebene Reisen in Höhe der halben vereinbarten Fracht. Das Schiff habe bis zum 15. März 1959 beschäftigungslos in Travemünde gelegen. In dieser Zeit seien Kohlenimporte möglich gewesen und von anderen Befrachtern durchgeführt worden. Für die im März von der Beklagten angebotenen Neuabschlüsse habe er wegen der bereits erlittenen Ausfälle und aufgrund einer Kartellvereinbarung höhere Fracht fordern müssen.

Die Beklagte hat Abweisung der Klage beantragt. Sie hat geltend gemacht, daß ihr durch den Kohlenzoll bei Durchführung der weiteren Importe je Reise ein Schaden von 15.000 DM entstanden sein würde. Die Einführung des Kohlenzolls stehe einem Einfuhrverbot gleich, jedenfalls sei die Geschäftsgrundlage für den Chartervertrag entfallen. Die Forderung von Fautfracht verstoße auch gegen Treu und

und Glauben, weil der Kläger die im März angedienten Reisen abgelehnt habe.

Das Landgericht hat die Beklagte zur Zahlung von 13.562,50 DM nebst Zinsen verurteilt und die Klage im übrigen abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Antrag auf vollständige Abweisung der Klage weiter. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

- I. Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, daß die Kündigung des Chartervertrages durch die Beklagte ohne Verpflichtung zur Entschädigung nicht durch § 629 Abs. 1 Nr. 1 HGB gerechtfertigt war. Der durch die Verordnung vom 11. Februar 1959 eingeführte Kohlenzoll stellte kein Einfuhrverbot und keine andere Verfügung von hoher Hand dar, durch die die Versendung der nach dem Frachtvertrag zu liefernden Güter verhindert worden ist. Auch für eine entsprechende Anwendung dieser Bestimmung, die von der Revision befürwortet wird, ist hier kein Raum. Die Einfuhr von Kohle blieb erlaubt und damit die vertraglich vorgesehene Beförderung zulässig. Nur die im § 629 Abs. 1 Nr. 1 HGB klar umgrenzten einzelnen hoheitlichen Maßnahmen gewähren beiden Teilen das Kündigungsrecht ohne Entschädigung. Sie haben eindeutig die Folge, daß sie die beabsichtigte Beförderung ausschließen. Andere hoheitliche Maßnahmen, die den Transport der Güter zwar unrentabel machen, aber ihn selbst weder unmittelbar noch mittelbar verhindern, können den im § 629 Abs. 1 Nr. 1 HGB erwähnten Maßnahmen auch dann nicht gleichgestellt werden, wenn sie im wirtschaftlichen Ergebnis einem Verbot der Einfuhr oder

einer Verhinderung der Versendung gleichkommen. Das Gesetz berücksichtigt das Interesse des Befrachters, sich von Frachtverträgen zu lösen, die infolge sonstiger veränderter Umstände für ihn nicht mehr mit Nutzen auszuführen sind, in anderer Weise und trägt dabei auch dem Schutzbedürfnis des Verfrachters Rechnung. Der Befrachter kann vor dem Antritt der Reise von dem Vertrag unter der Verpflichtung zurücktreten, die Hälfte der bedungenen Fracht als Fautfracht zu zahlen (§ 580 HGB). Die Revision irrt, wenn sie meint, § 580 HGB betreffe nur eine willkürliche Kündigung ohne gerechtfertigten Grund, nicht eine Kündigung, zu der der Befrachter aufgrund eines Eingriffs von hoher Hand wirtschaftlich gezwungen gewesen sei. § 580 HGB gibt gerade bei Veränderung der dem Frachtvertrag zugrundeliegenden wirtschaftlichen Verhältnisse, die eine Abwicklung der bereits geschlossenen oder der beabsichtigten Warengeschäfte mit den Gütern entgegenstehen, die Möglichkeit, vom Frachtvertrag, der sich als deren Hilfsgeschäft darstellt, loszukommen (vgl. Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl. S. 360). Von dem Kündigungsrecht nach § 580 HGB wird der Befrachter nur beim Vorliegen ernstlicher Gründe Gebrauch machen, denn er muß eine Abstandssumme in Höhe der halben bedungenen Fracht zahlen. Diese Regelung des Gesetzes würde durchkreuzt, wenn die Befugnis zur entschädigungslosen Auflösung des Frachtvertrages über die Fälle des § 629 Abs. 1 Nr. 1 HGB hinaus auf Sachverhalte ausgedehnt würde, in denen durch andere hoheitliche Maßnahmen wirtschaftlich eine vergleichbare Lage eingetreten ist, ohne daß der Transport als solcher betroffen wäre.

- II. Es besteht auch kein Bedürfnis, in solchen Fällen auf die Regelung des § 629 Abs. 1 Nr. 1 HGB zurückzugreifen, um zu einer der Billigkeit entsprechenden Lösung zu gelangen. Zwar sind Fälle denkbar, in denen die Gewährung des Kündi-

gungsrechts gegen Zahlung von Fautfracht nach § 580 HGB nicht genügt, um der Lage des Befrachters in einer den Anforderungen von Treu und Glauben entsprechenden Weise Rechnung zu tragen. Dem Befrachter könnte in solchen besonders liegenden Fällen aus wichtigem Grunde ein Kündigungsrecht ohne Verpflichtung zur Leistung einer Entschädigung an den Verfrachter zugebilligt werden (vgl. RGZ 169, 203, 209). Damit ein solcher, die sofortige Vertragsaufhebung ohne Ersatzleistung rechtfertigender Grund anerkannt werden könnte, müßten aber die Umstände derart sein, daß nach verständigem Ermessen dem Befrachter schlechterdings nicht mehr zuzumuten wäre, sich mit der durch das Gesetz eröffneten Kündigungsmöglichkeit gegen Fautfracht zu begnügen. Die Beklagte hat sich auf eine derartige Lage berufen, indem sie geltend macht, daß durch die Einführung des Kohlenzolls die Geschäftsgrundlage des Frachtvertrages weggefallen sei. Das Berufungsgericht hat dazu ausgeführt, der Beklagten sei das Opfer der halben Fracht zuzumuten, zumal auch der Kläger durch die Aufhebung des Vertrages Einbußen erleiden mußte. Die Revision ist der Ansicht, daß die Beklagte aufgrund des unvorhersehbaren Eingriffs von hoher Hand wirtschaftlich gezwungen gewesen sei, den Vertrag zu kündigen, da er sonst zu empfindlichen Verlusten für die Beklagte geführt hätte, wie auch das Berufungsgericht annehme; ihr sei die Zahlung eines irgendwie erheblichen Teils der Fracht als Fautfracht nicht zuzumuten gewesen. Der Revision ist nicht zu folgen.

Dem hier abgeschlossenen Frachtvertrag über polnische Importkohle liegt als objektiver Zweck zugrunde, den Befrachter durch die Beförderungsleistung instand zu setzen, die Kohle im Inland mit Gewinn zu verwerten. Die Möglichkeit eines nutzbringenden Absatzes der Güter gehört aber in vollem Umfang zum Risikobereich des Befrachters. Der Gesichtspunkt

des Wegfalls der Geschäftsgrundlage kann daher regelmäßig nicht dazu führen, daß der Befrachter entschädigungslos kündigen kann, wenn ein rentabler Weiterverkauf, z.B. infolge neu eingeführter oder erhöhter Zölle, ausgeschlossen ist. Bereits bei Umsatzgeschäften ist dieser Grund im allgemeinen nicht als ausreichend zur Aufhebung des Vertrages anerkannt worden (vgl. BGH BB 1954, 164). Um so mehr muß dies für den Frachtvertrag gelten, der nur ein Hilfsgeschäft für den Kaufvertrag ist. Zudem enthält ein Importgeschäft, vor allem von Großhandelswaren des Weltmarktes, die in Konkurrenz zu einheimischen Rohstoffen oder Erzeugnissen stehen, immer ein besonderes Risiko, da staatliche Eingriffe zum Schutze der eigenen Wirtschaft hier nahe liegen. Der Revision ist nicht zu folgen, wenn sie meint, daß Importgeschäfte ein besonderes Risiko nur insoweit enthielten, als unerwartete Maßnahmen seitens des Ausfuhrlandes eintreten könnten. Ist hiernach die Verwertbarkeit der zu befördernden Waren am Bestimmungsort ein typisches Risiko des Befrachters, so müssen ganz besonders schwerwiegende Gründe vorgebracht werden, um die Annahme zu rechtfertigen, daß dem Beklagten eine Kündigung gegen Zahlung der halben Fracht nach Treu und Glauben nicht zugemutet werden könne, z.B. weil der Bestand ihres Unternehmens in einem Ausmaß erschüttert würde, daß die Fortsetzung des Betriebes ernstlich infrage gestellt würde (vgl. BGHZ 17, 317, 327). Dafür fehlen jedoch Darlegungen der Beklagten, die nur auf ihren erheblichen Schaden bei Ausführung des Frachtvertrages verweist, den sie aber gegen Zahlung der halben Fracht in Höhe von etwa 13.000 DM vermeiden konnte.

Hiernach kommt es nicht darauf an, ob und in welchem Umfang andere Befrachter die Importe trotz des Zolls fortgesetzt haben. Das Berufungsgericht stellt dies fest und will daraus entnehmen, daß sich der Kohlenzoll jedenfalls nicht als all-

gemeines Einfuhrverbot ausgewirkt habe. Die Rechtslage ist aber nicht anders, wenn kein einziger Importeur noch nach dem 16. Februar 1959 Kohlen ins Inland hat verbringen lassen. Ein nach § 629 HGB zu beurteilendes Hindernis stand dem nicht entgegen. Die Verfahrensrüge der Revision, der Beweisantritt der Beklagten sei nicht beachtet, es habe sich bei den Importen nach dem 16. Februar 1959 ausschließlich um nicht in das Zollinland verbrachte Bunkerkohle für Seeschiffe gehandelt, die dem Kohlenzoll nicht unterlag, ist daher unbegründet.

III. Der Fautfrachtforderung nach § 580 HGB steht auch nicht der Einwand der unzulässigen Rechtsausübung entgegen. Der Kläger hat nicht eine Zwangslage der Beklagten ausgenutzt, wenn er sie bereits Ende Februar 1959 veranlaßte, sich über die Ausführung der März-Reisen zu erklären. Er hatte ein berechtigtes Interesse daran, Klarheit über die weitere Ausführung des Frachtvertrages zu erhalten. Die Beklagte konnte zudem, wenn sie die Ausführung einzelner Reisen im März noch für möglich hielt, ihre weitere Kündigung zunächst auf die erste März-Reise beschränken. Die Beklagte hat nicht dargetan, daß der Kläger sie zu einer vorzeitigen vollständigen Freigabe des Schiffs durch die Erklärung veranlaßt habe, er könne anderweit besser verdienen. Die Korrespondenz ergibt, daß der Kläger die Beklagte am 20. Februar 1959 darauf hingewiesen hat, das Schiff liege unbefrachtet in Travemünde und es sei aussichtslos, Ersatzladungen zu beschaffen. Die Beklagte hatte ihm am 24. Februar 1959 geschrieben, sie gebe das Schiff für die März-Reisen frei und sei damit einverstanden, wenn es aufgelegt und die Mannschaft abgemustert werde (Bl. 70, 71 GA). Das Berufungsgericht konnte ohne Verfahrensverstöß für erwiesen erachten, daß das Schiff vom 16. Februar bis 15. März 1959 unbeschäftigt ladebereit in Travemünde gelegen hat. Der

Parteivernehmung des Klägers bedurfte es nicht, nachdem der Zeuge Han[REDACTED], der als ständiger Schiffsmakler das MS "B[REDACTED]" betreute, vernommen worden war und ausgesagt hatte, daß es ihm trotz vieler Bemühungen nicht möglich gewesen sei, Ladungen für das Schiff in der Zeit bis zum 15. März 1959 anzuschaffen. Einer ausdrücklichen Erörterung der Glaubwürdigkeit dieses Zeugen bedurfte es nicht. Zudem wird ihre Richtigkeit durch den Schriftwechsel bestätigt (vgl. Fernschreiben vom 10. März 1959). Es ist daher davon auszugehen, daß der Kläger einen erheblichen Schaden für die Liegezeit von etwa einem Monat infolge der Nichtausführung des Frachtvertrages erlitten hat. Zur Erörterung der Frage, ob sich ausnahmsweise nach den Umständen die Forderung von Fautfracht als unzulässige Rechtsausübung darstellen kann, weil nachweislich dem Verfrachter kein Schaden entstanden ist (vgl. RGZ 169, 203, 210), gibt der Sachverhalt keinen Anlaß.

Ein Verstoß gegen Treu und Glauben liegt auch nicht deshalb in der Erhebung der Fautfrachtforderung, weil der Kläger es im März 1959 nach der Preissenkung für oberschlesische Kohle abgelehnt hat, noch zwei Reisen zu den Frachtraten der Charter vom 10. Oktober 1958 auszuführen. Die Beklagte hatte am 24. Februar 1959 den Frachtvertrag bezüglich der noch ausstehenden März-Reisen gekündigt. Damit war der Kläger bezüglich der Verwendung des Schiffes im Monat März frei. Er brauchte sich nach ausdrücklicher Vorschrift des Gesetzes eine im März etwa erzielte Fracht nicht auf die Fautfracht anrechnen zu lassen (§ 586 Abs. 1 HGB). Der Anspruch auf die Fautfracht wird daher auch nicht dadurch berührt, daß der Verfrachter eine Ersatzladung hätte finden können. Den Kläger traf keine Obliegenheit gegenüber der Beklagten, einen ihn treffenden Schaden von sich abzuwenden oder zu mindern, wie die Revision meint; § 254 BGB kann

nicht herangezogen werden. Die Fautfracht ist eine vom Schaden des Befrachters unabhängige gesetzliche Abstands-
summe für die Ausübung des Kündigungsrechts (RGZ 169, 212). Dem Kläger stand es daher grundsätzlich frei, ob er auf die Angebote der Beklagten, weitere Reisen zu den früheren Bedingungen auszuführen, eingehen wollte, nachdem der Frachtvertrag durch bindende Erklärung aufgehoben worden war. Ein gegen Treu und Glauben verstoßendes Verhalten des Klägers hat die Beklagte nicht dargetan. Der Kläger war nicht gehalten, weitere Reisen zu den Bedingungen des früheren langfristigen, für den ganzen Winter abgeschlossenen Frachtvertrages unter Anrechnung auf die ausgefallenen Reisen zu übernehmen. Es kam nur der Neuabschluß eines Frachtvertrages in Betracht. Bei einem solchen war für den Kläger, wie auch die Beklagte nicht in Abrede nimmt (Bl. 168 GA), die Eutrarate verbindlich. Der Kläger konnte auch den Neuabschluß von der Anerkennung seiner begründeten Fautfrachtansprüche wegen der unterbliebenen Reisen abhängig machen, ohne daß deshalb der Vorwurf eines Verstoßes gegen Treu und Glauben gegen ihn erhoben werden könnte, weil er der Beklagten keine Gelegenheit gegeben hat, die Fautfrachtansprüche zu mindern.

IV. Das Berufungsgericht ist bei der Berechnung der Fautfracht davon ausgegangen, daß das Schiff für noch fünf Reisen bis zum 31. März 1959 ladefertig gestellt werden konnte. Die Revision meint, daß wegen der zu erwartenden, unter Sachverständigenbeweis gestellten Behinderung des Schiffsverkehrs durch schlechtes Wetter höchstens noch vier Reisen ausführbar gewesen wären. Das Berufungsgericht hat aber die Wetterbehinderung, insbesondere durch Nebel, in Betracht gezogen und deshalb die durchschnittliche Reisedauer ausgiebig bemessen. Im Hinblick auf die Aussage des Zeugen Han[REDACTED] über die Reisedauer vergleichbarer Schiffe, die

Kohlenreisen nach Stettin in der Zeit vom 16. Februar 1959 bis 30. März 1959 ausgeführt haben, brauchte das Berufungsgericht nicht das Gutachten des Schifffahrtssachverständigen zur weiteren Aufklärung der Wetterverhältnisse in der fraglichen Zeit einzuholen.

- V. Die Revision erweist sich hiernach in vollem Umfang als unbegründet und war daher zurückzuweisen. Die Beklagte hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr.Nastelski Dr.Kuhn Dr.Nörr Liesecke Dr.Reinicke