

Handelsregister
BGHZ: _____ neir

19

HGB § 643

Zum Inhalt und zur rechtlichen Bedeutung eines von der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. verfaßten "Verpflichtungsscheines", worin sich der unterzeichnende Spediteur gegenüber bestimmten Hamburger Linienagenten verpflichtet, bei Aushändigung von Konnossementen mit dem Vermerk "FREIGHT PREPAID" ohne Zahlung der fälligen Fracht diese innerhalb einer bestimmten Frist zu bezahlen.

BGH, Urt. v. 15. Juni 1987 - II ZR 209/86 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

II ZR 209/86

Verkündet am:
15. Juni 1987
Spengler,
Justizangestellte
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der T [REDACTED] GmbH, Spedition und Befrachtungs-Schiffahrt,
vertreten durch die Geschäftsführer Peter V [REDACTED] und Ronald
D [REDACTED], Zweigniederlassung H [REDACTED], Bei den M [REDACTED],
H [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

die Deutsch-He [REDACTED] Schiffahrtsagentur GmbH,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. V. F [REDACTED]-Z [REDACTED]
als Notgeschäftsführer, O [REDACTED], H [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Dr. [REDACTED] und
Dr. [REDACTED] -

WI

19

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat
auf die mündliche Verhandlung vom 15. Juni 1987 durch den
Vorsitzenden Richter Dr. Kellermann und die Richter
Dr. Bauer, Bundschuh, Brandes und Röhricht

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des
6. Zivilsenats des Hanseatischen Ober-
landesgerichts zu Hamburg vom 9. Juli
1986 wird auf Kosten der Beklagten
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Die Klägerin war die H[REDACTED] Linienagentin der grie-
chischen Reederei He[REDACTED] Lines Ltd, die Ende November
1983 ihre Liniendienste wegen Insolvenz eingestellt hat.
Die Klägerin hat ihrerseits Anfang 1984 die Geschäftstätig-
keit eingestellt und befindet sich in Liquidation.

Die Beklagte ist Bremer Spediteur mit einer Zweignie-
derlassung in Hamburg. Die Beklagte hat Befrachtungen über
die Klägerin bei der Reederei He[REDACTED] Lines Ltd durch-
geführt. Sie hat am 3. September 1982 einen an die



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V.
(Frachten-Ausschuß) gerichteten Verpflichtungsschein unterzeichnet. Darin heißt es:

1. Hiermit verpflichte ich mich gegenüber den umseitig genannten Hamburger Linienagenten (darunter die Klägerin) - diese vertreten durch die Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (Frachten-Ausschuß) - mit welchen ich Exportvers Schiffungen durchführe oder in Zukunft durchführen werde, für alle Verschiffungen, bei denen ich von den Linienagenten Konnossemente, zahlbar gestellt im Abgangshafen, insbesondere versehen mit der Klausel "FREIGHT PAID" bzw. "FREIGHT PREPAID" ohne vorherige Frachtzahlung erhalte, die dafür fällig gewesene Fracht innerhalb einer Frist von 15 Werktagen (außer Sonnabend) nach dem Datum des Konnossements zu bezahlen. Dabei ist ohne Belang, ob diese Konnossemente auf meinen Namen oder den Namen Dritter ausgestellt sind und/oder ob ich im eigenen Namen oder als Vertreter Dritter handele. Ob Dritte außerdem für die Fracht haften, bleibt unberührt.

Der Konnossementsvermerk "FREIGHT PAID" oder ein Vermerk von gleicher Bedeutung gilt mir gegenüber nicht als "Quittung" für die Frachtzahlung. Ich bleibe folglich für die Bezahlung der Fracht beweispflichtig.

2. ...
3. Ich erkenne an, bei Überschreiten der Zahlungsfrist auch ohne besondere Mahnung im Verzug zu sein. Den Linienagenten steht es frei, daraus alle rechtlichen Konsequenzen zu ziehen, insbesondere die Aushändigung anderer "FREIGHT-PAID"-Konnossemente von der Bareinlösung abhängig zu machen und Frachten aus solchen Konnossementen, bei denen die Frist der Ziffer 1) noch nicht abgelaufen ist, sofort fällig zu stellen, sowie rückständige Seefrachten im eigenen Namen einzuklagen. Die Aufrechnung oder ein Zurückbehaltungsrecht aus etwaigen Forderungen, die mir gegen den Verfrachter oder auch den Linienagenten gegenüber aus dieser oder anderen Verschiffungen zustehen könnten, wird hiermit ausdrücklich ausgeschlossen.

4. Wird aufgrund dieses Reverses die Fracht später bezahlt, als sie nach Maßgabe der Konnossementsbedingungen und den darin enthaltenen Währungsklauseln fällig ist, so verpflichte ich mich, die Linienagenten von allen Schäden freizuhalten, die sich aus zwischenzeitlichen Veränderungen der Währungsrelationen ergeben könnten.

Die Klägerin hat bei verschiedenen Containertransporten mit Schiffen der Reederei He [REDACTED] Lines Ltd zwischen September und Dezember 1984 der Beklagten "FREIGHT-PRE-PAID"-Konnossemente ausgehändigt, ohne daß diese die jeweiligen Frachten bezahlt hatte. Sie hat den offenen Gesamtrechnungsbetrag zuletzt auf 62.359,19 DM beziffert und beantragt, die Beklagte zur Zahlung des genannten Betrages nebst Zinsen an die Klägerin zu verurteilen. Den Anspruch stützt sie auf den von der Beklagten unterzeichneten Verpflichtungsschein.

Nach Ansicht der Beklagten begründet der Verpflichtungsschein keinen eigenen Anspruch der Klägerin. Nr. 1 des Scheins lege lediglich fest, daß die Fracht binnen einer bestimmten Frist an den Linienagenten und nicht unmittelbar an den Verfrachter zu zahlen sei. Gegen die Frachtforderung rechne sie aber mit verschiedenen Ansprüchen gegen die Reederei Hellenic Lines Ltd auf. Insoweit sei das Aufrechnungsverbot in Nr. 3 Satz 3 des Verpflichtungsscheins ohne Bedeutung. Zum einen sei die Vorschrift nach §§ 9, 11 Nr. 2 und Nr. 3 AGBG unwirksam, weil sie jede Aufrechnung und jedes Zurückbehaltungsrecht seitens des Spediteurs ausschließe. Zum anderen komme das Aufrechnungsverbot zumindest wegen des Konkurses der Reederei He [REDACTED] Lines Ltd nicht zum Zuge. Das gelte auch, wenn der Klägerin ein ei-

gener Anspruch aus dem Verpflichtungsschein zustehen sollte. Denn die Klägerin sei von der Reederei He [REDACTED] Lines Ltd wirtschaftlich vollständig abhängig und deshalb als deren unselbständiges Werkzeug anzusehen.

Beide Vorinstanzen haben die Beklagte zur Zahlung der geforderten 62.359,19 DM nebst Zinsen verurteilt. Mit der Revision verfolgt die Beklagte ihren Klagabweisungsantrag weiter. Die Klägerin beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe

Die Revision hat keinen Erfolg.

I. Nach den Ausführungen des Berufungsgerichts handelt es sich bei dem Verpflichtungsschein um einen in Verhandlungen zwischen der Vereinigung Hamburger Schiffsmakler und Schiffsagenten e.V. (Frachten-Ausschuß) und dem Verein Hamburger Spediteure e.V. entwickelten Formularvertrag. Mit dem Schein sollen die Fälle einheitlich geregelt werden, in denen die (mehr als fünfzig) darin aufgeführten Linienagenten Konnossemente mit dem Vermerk "FREIGHT PAID" oder "FREIGHT PREPAID" an einen die Versendung der Güter besorgenden Spediteur ohne Zahlung der fälligen Fracht aushändigen. Hierzu enthält der - vorgedruckte - Verpflichtungsschein typische Abreden, die nicht aus den individuellen Verhältnissen des jeweiligen Einzelfalles erwachsen oder

den besonderen Interessen und Wünschen der Vertragsschließenden individuell angepaßt sind. Mit seiner Auslegung können wegen des möglichen Sitzes der unterzeichnenden Speditionsunternehmen außerhalb des Bezirks des Oberlandesgerichts Hamburg mehrere Oberlandesgerichte befaßt werden. Infolgedessen kann der Senat die Auslegung des Verpflichtungsscheins durch das Berufungsgericht uneingeschränkt nachprüfen (vgl. BGHZ 20, 385, 389; Senatsurt. v. 8. Dezember 1969 - II ZR 101/68, LM § 549 ZPO Nr. 83 = VersR 1970, 174). Davon gehen offenbar auch die Parteien aus.

II. Nach Ansicht des Berufungsgerichts ergibt sich aus Wortlaut, Sinn und Zweck des Verpflichtungsscheins, daß dem Linienagenten mit der Aushändigung der "FREIGHT PREPAID"-Konnossemente an einen Spediteur ohne Zahlung der fälligen Fracht gegen diesen ein eigener Anspruch in Höhe des Betrages der Fracht erwächst. Dem ist zuzustimmen.

Der Linienagent handelt grundsätzlich nicht für eigene Rechnung und im eigenen Namen, sondern als Vertreter seines Reeders (vgl. Lebuhn, Die Haftung des Schiffsmaklers, HANSA 1981, 1737 ff.). Schließt er mit einem Spediteur einen Vertrag über die Beförderung von Gütern über See, so ist aus diesem Vertrag allein der Reeder (Verfrachter) berechtigt und verpflichtet. Demnach steht diesem die Frachtforderung gegen den Spediteur (Befrachter) zu. Allerdings ist der Linienagent üblicherweise befugt, die Frachtforderung des Reeders einzuziehen (Schlegelberger/Liesecke, Seehandelsrecht 2. Aufl. § 566 Rn. 49; Schaps/Abraham, Seerecht

4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil Anh. VI § 663 b Rn. 42). Sie erlischt mit der Zahlung an ihn. Umstritten ist, ob die Einziehungsbefugnis des Linienagenten auch die gerichtliche Verfolgung der Frachtforderung umfaßt (vgl. Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. Vor § 556 Anm. II E 3 c). Jedoch braucht darauf nicht weiter eingegangen zu werden, weil die Klägerin nicht die Frachtforderung der Reederei Hellenic Lines Ltd, sondern einen eigenen Anspruch auf Grund des von der Beklagten unterzeichneten Verpflichtungsscheins geltend macht, dessen Höhe allerdings durch den Betrag der Frachtforderung bestimmt ist.

Auf einen solchen Anspruch der Klägerin weist Nr. 1 Abs. 1 des Verpflichtungsscheins hin. Die Vorschrift spricht von einer Zahlungspflicht des Spediteurs gegenüber den Linienagenten (Satz 1). Sie unterscheidet ferner zwischen dieser und dessen Pflicht zur Bezahlung der Fracht (Satz 2 und 3). Hingegen bringt die Vorschrift nicht, wie die Revision meint, zum Ausdruck, daß sie nur die erleichterte Feststellung von Fälligkeits- und Verzugs Voraussetzungen für die Frachtforderung selbst bezweckt. Aus den Worten "fällig gewesene Fracht" (Satz 1) läßt sich insoweit nichts entnehmen, weil sie im Zusammenhang mit der gesamten Bestimmung zu sehen sind und danach lediglich die Höhe der von dem Spediteur übernommenen Verpflichtung anhand des Betrages der Frachtforderung festlegen. Gewiß mag es in dem Verpflichtungsschein vereinzelt auch Formulierungen geben, die sich mit der Annahme vereinbaren ließen, der Schein habe nur das Hinausschieben der Fälligkeit der Frachtforderung selbst und nicht die Begründung eines eigenen Zahlungsanspruchs des Linienagenten im Auge. Indes wäre eine

solche Betrachtung nicht haltbar, weil sie mit Sinn und Zweck des Verpflichtungsscheins nicht zu vereinbaren ist. Hierzu läßt sich den Ausführungen des Berufungsgerichts entnehmen:

Die Spediteure sind im eigenen wie auch im Interesse ihrer Auftraggeber interessiert, "FREIGHT PREPAID"-Konnossemente, die insbesondere bei CIF- und C&F-Verkäufen nach den Akkreditivbedingungen anzudienen sind, unter Gewährung eines Zahlungsaufschubs ausgehändigt zu erhalten. Der Auftraggeber kann dann die oft nicht unbeträchtliche Fracht aus der Akkreditivsumme bestreiten. Der Spediteur braucht für die Fracht nicht in Vorlage zu treten, bis er sie von seinem Auftraggeber erhält. Dies hat unter Wettbewerbsgesichtspunkten bei den Linienagenten zunächst zu der Übung geführt, "FREIGHT PREPAID"-Konnossemente ohne gleichzeitige Bezahlung der Fracht dem Spediteur zu überlassen, allerdings mit der Folge, daß sie ihrerseits dem Reeder (Verfrachter), der sie in der Regel im Agenturvertrag zu einer Kreditierung der vor auszuhaltenden Fracht nicht ermächtigt, kraft Handelsbrauch für diese haften (vgl. auch OLG Hamburg, HANSA 1963, 337, 338; Prüßmann/Rabe a.a.O. § 614 Anm. D 1 b). Das damit dem Linienagenten erwachsende Risiko soll der Verpflichtungsschein absichern. Dazu würde aber eine lediglich erleichterte Feststellung von Fälligkeit und Verzugsvoraussetzungen für die Frachtforderung nicht genügen. Vielmehr ist erforderlich, dem Linienagenten, der auf Grund seines Entgegenkommens gegenüber dem Spediteur nun selbst für die Frachtforderung haftet, einen eigenen Anspruch in Höhe des Forderungsbetrages gegen diesen zu gewähren, was Nr. 1 Abs. 1 Satz 1 des Verpflichtungsscheins

zum Ausdruck bringt. Dem hält die Revision ohne Erfolg entgegen, eine solche Regelung würde zu einer ungerechtfertigten Anspruchsverdoppelung führen und auf einen Vertrag zu Lasten Dritter, nämlich des Verfrachters, hinauslaufen. Zahlt nämlich der Spediteur (Befrachter) die Fracht, so erlischt mit der Frachtforderung auch die gegen ihn zur Sicherung des Linienagenten begründete Forderung aus dem Verpflichtungsschein, während dieser dem Reeder wegen des dem Spediteur gewährten Zahlungsaufschubs nicht mehr für die Fracht haftet.

III. Bedenken gegen die Wirksamkeit des Verpflichtungsscheins lassen sich nicht daraus herleiten, daß die Begründung einer Zahlungspflicht des Spediteurs gegenüber dem einzelnen Linienagenten jeweils mit der Ausstellung eines, was die Bezahlung der Fracht angeht, unrichtigen Konnossements verbunden ist. Allerdings hat der Senat in einem Fall ausgesprochen, bei dem die Akkreditivbank durch die Angabe eines falschen Verschiffungsdatums in dem Konnossement getäuscht und zur Auszahlung der Akkreditivsumme veranlaßt werden sollte, daß der Freistellungsrevers des Spediteurs für nachteilige Folgen der Reederei aus der unrichtigen Konnossementsausstellung wegen Sittenwidrigkeit nichtig ist (BGHZ 60, 102 ff.; vgl. auch OLG Hamburg, Urt. v. 6. September 1984 - 6 V 218/83, HANSA 1985, 798 ff.). Hierfür war ausschlaggebend, daß damit die sofortige Auszahlung des Kaufpreises zum Nachteil des Käufers bewirkt werden sollte. Indes liegt der Streitfall anders. Zum einen soll durch den Verpflichtungsschein nicht der Reeder von den finanziell nachteiligen Folgen einer unrichtigen Konnossementsausstellung freigestellt werden. Vielmehr soll

der Linienagent, der dem Spediteur in üblicher Weise einen kurzen Zahlungsaufschub gewährt, eine Absicherung seines Risikos aus der gegenüber dem Reeder kraft Handelsbrauchs entstehenden Haftung für die Frachtforderung erhalten. Zum anderen verschlechtert der Vermerk "FREIGHT PREPAID" die Stellung des gutgläubigen Empfängers (Käufers) nicht, auch wenn die Fracht in Wirklichkeit noch nicht bezahlt ist. Seine Bedeutung besteht im wesentlichen darin, daß eine Zahlungsverpflichtung des Empfängers für die Fracht nicht begründet wird und damit der Reeder, dem die übliche Aushändigung von "FREIGHT PREPAID"-Konnossementen durch den Linienagenten an den Spediteur ohne gleichzeitige Zahlung der Fracht in aller Regel nicht unbekannt ist, kein Pfand- oder Zurückbehaltungsrecht an den Gütern geltend machen kann (BGHZ 24, 300, 304; OLG Bremen, Urt. v. 26. August 1976 - 2 U 71/76, VersR 1978, 277, 278; Prüßmann/Rabe a.a.O. § 614 Anm. D 1 b).

IV. Der Verpflichtungsschein, den die Beklagte unterzeichnet hat, stellt einen Rahmenvertrag zwischen der Beklagten und den in dem Verpflichtungsschein genannten Linienagenten - darunter die Klägerin - dar. Nach dessen Inhalt entsteht die Verpflichtung des Spediteurs, an den Linienagenten einen Betrag in Höhe der Frachtforderung zu zahlen (binnen 15 Werktagen nach dem Datum des Konnossements) unter der Bedingung, daß ihm der Agent das im Abgangshafen zahlbar gestellte Konnossement ohne vorherige Zahlung der Fracht mit dem Vermerk "FREIGHT PAID" oder "FREIGHT PREPAID" aushändigt. Mit dem Eintritt der Bedingung wird, wie das Berufungsgericht zutreffend

angenommen hat, ein selbständiges Schuldversprechen des Spediteurs begründet, dessen Rechtsgrund in der Aushändigung der "FREIGHT PREPAID"-Konnossemente an den Spediteur und der damit verbundenen Verschaffung der Stellung eines Konnossementsberechtigten zu sehen ist. Hingegen liegt nicht, wie die Revision meint, eine kausale Verknüpfung zwischen der Verpflichtungserklärung der Beklagten und der Frachtforderung des Reeders vor. Insoweit verkennt die Revision, daß der Hinweis auf die "fällige Fracht" in dem Verpflichtungsschein nur der betragsmäßigen Ausfüllung des selbständigen Schuldversprechens der Beklagten und nicht einer kausalen Verknüpfung des Versprechens mit dem Frachtverhältnis oder der daraus resultierenden Frachtforderung dient.

V. Nach der Auffassung des Berufungsgerichts scheitert die Aufrechnung der Beklagten mit Schadensersatzansprüchen gegen die Reederei He [REDACTED] Lines Ltd an dem Fehlen der gemäß § 387 BGB erforderlichen Gegenseitigkeit der Forderungen. Zwar könne die Berufung auf die mangelnde Gegenseitigkeit der beiderseitigen Forderungen in Ausnahmefällen rechtsmißbräuchlich sein, insbesondere bei der Aufrechnung gegenüber einem Strohmann oder einem Treuhänder. Ein Ausnahmefall sei aber nicht gegeben. Auch dagegen wendet sich die Revision ohne Erfolg. Entgegen ihrer Ansicht hat die Beklagte in den Vorinstanzen nicht belegen können, daß die Klägerin von der Reederei He [REDACTED] Lines Ltd in einer Weise wirtschaftlich abhängig ist, daß sie nur als deren unselbständiges Werkzeug angesehen werden könne. Das folgt nicht schon daraus, daß die Klägerin auf Grund des Konkurses der Reederei Hellenic Lines Ltd ihre Tätigkeit hat einstellen

müssen. Die Klägerin hat insoweit unwidersprochen vorge-
tragen, daß es ihr nicht gelungen sei, andere Reederei-
agenturen zu übernehmen und daß sie deshalb den Geschäfts-
betrieb habe aufgeben müssen. Ferner hat die Beklagte nicht
dartun können, ob oder auf welche Weise die Reederei
He [REDACTED] Lines Ltd mit den beiden Gesellschaftern der Klä-
gerin verbunden ist. Auf die weitere Frage, ob auch Nr. 3
Satz 3 des Verpflichtungsscheins einer Aufrechnung seitens
der Beklagten entgegensteht, kommt es danach nicht an.

Dr. Kellermann

Dr. Bauer

Bundschuh

Brandes

Röhricht