

Gesetz: HGB §§ 614, 642, 643 Nr.1, 9, 644, 656.

Rechtssatz: 1. Ob der durch das Konnossement legitimierte Empfänger durch die Annahme der Güter zur Frachtzahlung verpflichtet ist, bestimmt sich allein nach dem Inhalt des Konnossements. Ist nach dem Konnossement die Fracht am Bestimmungsort zahlbar, so ist der Empfänger zur Frachtzahlung verpflichtet, auch wenn im Konnossement die Höhe der Fracht nicht angegeben und ein wirksamer Frachtvertrag nicht zustande gekommen ist.

2. Ist das Konnossement vom Schiffer gezeichnet, so ist Gläubiger der Frachtforderung der Reeder (Ausrüster), wenn das Konnossement zwar den Namen eines Verfrachters angibt, dieser aber in Wirklichkeit nicht der Verfrachter ist.

3. Der Spediteur, der als Inhaber eines blanko-indossierten Indossaments die Güter im eigenen Namen, aber für Rechnung seines Auftraggebers annimmt, ist Frachtschuldner.

4. Die Mitteilung des Reeders an den künftigen Empfänger, er - der Reeder - sei an "charterers agents" gebunden, berechtigt den Empfänger nicht zu der Annahme, daß der Reeder nicht Verfrachter der Güter sei.

Aktenzeichen: II ZR 278/56
BGH, Urteil vom 10. Oktober 1957

LG Hamburg
OLG Hamburg

Verkündet
laut Protokoll
am 10. Oktober 1957

Braun, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Reederei I [REDACTED] & B [REDACTED], H [REDACTED] (Schweden),
Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagten,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Kaufmann Willi Andreas H [REDACTED], H [REDACTED],
P [REDACTED],

Beklagten, Revisionsbeklagten und Revisionskläger,
- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

Nebenintervenientinnen des Beklagten:

1. die Firma D [REDACTED] -,
B [REDACTED], J [REDACTED]straße [REDACTED],
2. die Firma M.W. H [REDACTED] & Co. M [REDACTED],
P [REDACTED], G [REDACTED] W [REDACTED] Street, L [REDACTED], E.C.2,

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 10. Oktober 1957 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager
und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Unter Zurückweisung der Revision des Beklagten
wird auf die Revision der Klägerin das Urteil des

- la -

2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 6. Dezember 1955 dahin geändert, daß der Beklagte verurteilt wird, an die Klägerin denjenigen Betrag in Deutscher Mark zu zahlen, der am Zahlungstag dem Gegenwert von 6212 englischen Pfund nebst 5 % Zinsen hieraus seit dem 28. Mai 1953 entspricht.

Die Kosten des Rechtsstreits werden dem Beklagten, die der Nebenintervention den Nebenintervenientinnen auferlegt.

Die Leistung oder Zwangsvollstreckung darf erst erfolgen, wenn die dazu erforderliche devisenrechtliche Genehmigung erteilt ist.

Von Rechts wegen



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



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Tatbestand:

Die Klägerin ist Reeder des Motorschiffes "A [REDACTED]" (2596 NRT). Der Beklagte ist alleiniger persönlich haftender Gesellschafter der Firma F. H. B [REDACTED], Kommanditgesellschaft, H [REDACTED]. Diese Firma (im nachstehenden kurz ebenfalls als Beklagter bezeichnet) ist als Schiffsmakler und Spediteur tätig.

Mit I [REDACTED] - C. (Ore) 7 - Charter Party (c/p) vom 11. Dezember 1952 hatte die Klägerin das Schiff für eine Abladung von 40 000 t Eisenerz, Schwefelkies usw. in der Zeit vom 1. Februar bis zum 30. Juni 1953 an die Firma C [REDACTED] in C [REDACTED] (Spanien) verchartert. Die Fracht sollte auf Ratenbasis von den Empfängern jeder Ladung an Aktiebolaget G [REDACTED], H [REDACTED], bezahlt werden. Die Agenten im Löschungshafen sollte der Charterer bestimmen. Der Vertrag enthielt die Cesser-Klausel.

Die Firma C [REDACTED] hatte für die Abladung Ende März 1953 keine Ladung. Auf ihre Anregung erklärte sich die Klägerin am 24. März 1953 damit einverstanden, daß nur für eine Reise von H [REDACTED] nach H [REDACTED] an die Stelle der Firma C [REDACTED] ein anderer Charterer, nämlich die Firma M. W. H [REDACTED] & Co. in L [REDACTED], Nebenintervenientin zu 2, treten sollte. Diese hatte nämlich von der Firma M [REDACTED] de C [REDACTED] Schwefelkies gekauft und an die Firma D [REDACTED] (DIA) in Berlin (Ostsektor), die Nebenintervenientin zu 1, weiterverkauft. Als Agentin der Klägerin stellte die Firma T [REDACTED] A [REDACTED] y C [REDACTED], S.A. (TAC), B [REDACTED], deren Agentin in H [REDACTED] die Firma V [REDACTED] war, am 24. März 1953 eine C. (Ore) 7 c/p aus, die die gleichen oben erwähnten Bestimmungen der C [REDACTED]-c/p enthielt. Die Unterschrift unter diesen Frachtvertrag wurde jedoch von der Agentin der Firma H [REDACTED]

verweigert, die ihrerseits eine G [REDACTED] c/p vorschlug, was von TAC abgelehnt wurde.

Die Firma M [REDACTED] hatte inzwischen mit der Abladung in H [REDACTED] begonnen. Unter dem 4. April 1953 wurde auf einem Vordruck der Firma A [REDACTED] ein an Order gestelltes Bordkonnossement über 6215 t Schwefelkies in vier Ausfertigungen ausgestellt, das die Firma M [REDACTED] als Ablader bezeichnet und von dem Kapitän der "A [REDACTED]" unterschrieben ist. Als Bestimmungshafen ist Hamburg angegeben. Das Konnossement trägt den roten Stempelaufdruck "FLETE A PAGAR EN DESTINO" (Fracht zu zahlen am Bestimmungsort). Die für die Aufnahme des Frachtbetrages vorgesehene Spalte ist nicht ausgefüllt. Auf der Rückseite befindet sich das Blankoindossament der Firma M [REDACTED].

Das Schiff lief am 5. April in H [REDACTED] aus. Mit dem Schiff wurde das Konnossement an den Beklagten versendet, der von der Firma H [REDACTED] bereits mit Schreiben vom 31. März ersucht worden war, das Konnossement ihr zwecks Austausch mit einem neuen Dokument für die Weiterverschiffung nach Berlin zu übersenden.

Mit Schreiben vom 30. März hatte der Beklagte der Klägerin mitgeteilt, er sei Vertrauensspediteur der für den DIA eintreffenden Ladungen, und der Klägerin seine Dienste als Klarierungsmakler angeboten. Die Klägerin erwiderte am 2. April, sie könne seine Dienste nicht annehmen, da sie für diese Verschiffung an "charterers agents" gebunden sei. Am 4. April antwortete der Beklagte, er sei als "charterers agents" bestimmt worden, und bat, ihn auf dem laufenden zu halten. Zwischen den Parteien wurden dann vom 7. bis zum 9. April weitere Schreiben gewechselt wegen der Ankunft des Dampfers in H [REDACTED] und einer Weiterreise nach R [REDACTED], sowie wegen Löschung der Ladung.

Nachdem das Schiff am 12. April in H [REDACTED] eingetroffen war, legte der Beklagte dem Kapitän das Konnossement vor. Die Löschung erfolgte nach den Weisungen des Beklagten, der am 15. April der Klägerin die vollständige Entladung meldete und wegen Zahlung eines dispatch money (Eilgeld) anfragte, da die c/p darüber nichts enthalte. Als Spediteur des DIA ließ der Beklagte die Ware auf Binnenschiffe weiterverladen.

Die Klägerin erhielt keine Fracht. Am 10. August 1953 gab der Beklagte der Klägerin das Konnossement mit dem Vermerk: Received on behalf of DIA zurück. Die Klägerin hat vom Beklagten die Zahlung der für die Reise H [REDACTED] - H [REDACTED] entstandenen Fracht verlangt. Sie hat sich darauf gestützt, daß sie Verfrachterin dieser Reise und der Beklagte Empfänger gewesen sei, weil er im eigenen Namen die Güter angenommen habe. Ferner habe er seine Pflicht als Schiffsmakler verletzt, weil er die Fracht nicht eingezogen und nicht für die Geltendmachung des Pfandrechtes gesorgt habe.

Der Beklagte und die dem Rechtsstreit beigetretenen Nebenintervenientinnen sind dem entgegengetreten.

Das Landgericht hat die zunächst im Teilbetrag von 5000 Pfd. St. erhobene Klage abgewiesen. In der Berufungsinstanz hat die Klägerin die ganze Fracht in Höhe von 6212 Pfd. St. geltend gemacht. Das Berufungsgericht hat der Klage zu 2/3 (4141 Pfd. St.) stattgegeben und sie im übrigen abgewiesen.

Mit ihrer Revision erstrebt die Klägerin die Verurteilung des Beklagten zur Zahlung des vollen Frachtbetrages, während der Beklagte mit seiner Revision den Antrag auf volle Klageabweisung weiterverfolgt. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision der Klägerin ist begründet, die des Beklagten unbegründet.

Das Berufungsgericht hat zutreffend deutsches Recht als das Recht des Bestimmungshafens und, soweit es sich um Erfüllung der Schiffsmaklerpflichten des Beklagten handelt, als Recht des Erfüllungsortes (RGZ 58, 150) angewendet. Hiergegen erheben auch die Revisionen keine Bedenken.

Der Schwefelkies wurde, wie das Berufungsgericht feststellt, im Bestimmungshafen Hamburg auf Grund des Konnossements, nicht des Frachtvertrages, in Empfang genommen. Nach § 614 HGB wird der Empfänger durch die Annahme des Gutes verpflichtet, nach Maßgabe des Konnossements die Fracht zu bezahlen. Für die Frage, ob Fracht zu zahlen ist und wer zur Geltendmachung der Frachtforderung berechtigt ist, ist hiernach der Inhalt des Konnossements entscheidend. Dabei handelt es sich um einen durch die Annahme des Gutes entstehenden gesetzlichen Anspruch, der vom Frachtvertrag und seinem Inhalt völlig unabhängig ist, es sei denn, daß das Konnossement selbst auf den Frachtvertrag verweist (vgl. § 651 Abs. 2 alte Fassung; Gramm, Das neue deutsche Seefrachtrecht § 656 Anm. I; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 316, 346; Capelle, Die Frachtcharter S. 442 f.). Die Verpflichtung des auf Grund des Konnossements Empfangenden zur Frachtzahlung besteht daher, wie das Berufungsgericht zutreffend annimmt, selbständig und unabhängig davon, ob ein Frachtvertrag wirksam zustande gekommen ist. Ebenso wie der Verfrachter auf Grund des Konnossements zur Auslieferung des Gutes an den Empfänger (nicht an den Befrachter) verpflichtet ist, gleichgültig ob ein Frachtvertrag abgeschlossen ist oder nicht, (z. B. der Reeder befördert seine eigenen Güter) oder ob er etwa

nichtig ist (Gramm Vorbem. 3 vor § 642; Schaps, Das deutsche Seerecht § 642 Anm.3; Pappenheim, Seerecht III 266 f), so bildet das für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Empfänger maßgebende Konnossement (§ 656 Abs.1) die alleinige, aber auch ausreichende Rechtsgrundlage für die Frachtzahlungspflicht des auf Grund des Konnossements Empfangenden. Es bedarf daher keiner Entscheidung, ob die auch von der Klägerin vertretene Ansicht des Berufungsgerichts, zwischen der Klägerin und H. sei kein Frachtvertrag geschlossen worden, rechtlich bedenkenfrei ist. Der Frachtvertrag wäre nur dann erheblich, wenn die Firma H. Befrachterin wäre und der Beklagte im Namen der Firma H. das Gut in Empfang genommen hätte, da für das Rechtsverhältnis zwischen dem Verfrachter und dem Befrachter die Bestimmungen des Frachtvertrages auch dann maßgebend bleiben, wenn ein Konnossement ausgestellt ist (§ 656 Abs.3; Schaps § 614 Anm.16). Die tatsächlichen Voraussetzungen hierfür liegen aber nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht vor.

Der Inhalt des Konnossements ist entscheidend dafür, ob überhaupt vom Empfänger eine Fracht zu zahlen ist. Enthält das Konnossement gar keine Bestimmung über die Fracht (§ 643 Nr.9) und nimmt es auch nicht wegen der Fracht auf den Frachtvertrag Bezug (vgl. § 657 Abs.2), so schuldet der Empfänger keine Fracht (Schaps § 614 Anm. 17; Capelle S.443). Ergibt sich aus dem Konnossement (oder dem Frachtvertrag, soweit auf ihn verwiesen ist), daß der Empfänger nicht zur Frachtzahlung verpflichtet sein soll (z.B. weil die Fracht vorausbezahlt sei), so ist der auf Grund des Konnossements Empfangende nicht zur Frachtzahlung verpflichtet (z.B. auch dann nicht, wenn der Vorauszahlungsvermerk irrtümlich aufgenommen wurde). Im vorliegenden Fall ist das Konnossement mit dem roten Aufdruck "FLETE A PAGAR EN DESTINO" versehen. Da das Gut am Bestimmungsort dem zur Empfangnahme legitimierten, beim blankoindossierten Orderkonnossement also dem

Konnossementsinhaber, abzuliefern ist (§ 648), so besagt die Konnossementsklausel, daß der Empfänger die Fracht zu zahlen hat. Diese Konnossementsklausel ist maßgebend im Sinne des § 614 und läßt die Frachtzahlungspflicht des Empfängers im Augenblick der Annahme des Gutes entstehen.

Mit Recht ist das Berufungsgericht der Auffassung, daß die Verpflichtung des Empfängers zur Frachtzahlung nicht dadurch in Frage gestellt wird, daß das Konnossement keine Angaben über die Höhe der Fracht oder ihre Berechnungsweise ergibt. Ob die Höhe der Fracht bestimmt ist, ist nicht wesentlich für das Entstehen der Zahlungsverpflichtung; das ergibt sich schon aus § 619, wonach die (am Abladungsort zur Abladungszeit) übliche Fracht zu zahlen ist, wenn Güter ohne Abrede über die Höhe der Fracht zur Beförderung übernommen sind. Die Nichtausfüllung der im Konnossement für Angaben des Frachtbetrages vorgesehenen Spalte hindert daher nicht das Entstehen der Zahlungsverpflichtung des Empfängers.

Nach dem Inhalt des Konnossements ist die Klägerin auch forderungsberechtigt. Die nach § 614 vom Empfänger geschuldete Fracht steht als Anspruch aus dem Konnossement dem Verfrachter zu (§ 656 Abs.1). Während früher nach herrschender Ansicht Träger der Rechte und Pflichten aus dem Konnossement nur der Reeder(oder Ausrüster, § 510) sein konnte (§ 642 Abs.4 HGB a.F.), ist an seine Stelle nunmehr der Verfrachter, auch wenn er nicht Reeder oder Ausrüster ist, getreten (§ 642 Abs.1 n.F.); sein Name ist daher in das Konnossement aufzunehmen (§ 643 Nr.1). Der Verfrachter kann das Konnossement entweder selbst ausstellen oder einen anderen, insbesondere seine Agenten, dazu bevollmächtigen (arg § 642 Abs.3). Eine Art gesetzliche Vertretungsmacht für den Verfrachter haben der Schiffer und jeder andere "dazu", d.h. zur Zeichnung von Konnossementen ermächtigte Vertreter des Reeders: sie sind nach

§ 642 Abs.4 befugt, das Konnossement im Namen des Verfrachters auch ohne seine besondere Ermächtigung auszustellen. Voraussetzung dafür, daß der Verfrachter in letzterem Falle Träger der Rechte und Pflichten aus dem Konnossement wird, ist, daß sein Name im Konnossement angegeben ist, d.h., daß sich aus dem Konnossement ergibt, daß der Schiffer oder sonstige Vertreter des Reeder das Konnossement für den wirklichen Verfrachter gezeichnet hat. Läßt das Konnossement den wahren Verfrachter nicht erkennen, sei es, weil darin überhaupt kein Verfrachter angegeben oder eine Person als Verfrachter bezeichnet ist, die in Wahrheit nicht der Verfrachter ist, so "gilt" der Reeder (Ausrüster) als Verfrachter (§ 644 Satz 1), d.h. der Reeder erhält ohne Rücksicht darauf, ob er in Wirklichkeit der Verfrachter ist, die Rechtsstellung des Verfrachters. Es handelt sich hier um eine besondere Ausgestaltung der allgemeinen Vertretungsbefugnis des Schiffers für den Reeder (§ 533) im Falle der Konnossementsausstellung.

Das Konnossement ist im vorliegenden Fall vom Kapitän unterschrieben. Das Berufungsgericht hat hieraus ohne nähere Begründung geschlossen (Urteil S. 12 f), daß der Kapitän für die Klägerin als den Reeder gezeichnet habe. Der neben der Unterschrift des Kapitäns befindliche nicht unterschriebene Stempel der Firma V. de M. A., mit dem sich das Berufungsgericht nicht befaßt, schließt die vorgedruckten Worte "Admitase a bordo sin garantir la cabida: el consignatario" ein. Ob hieraus im Zusammenhang damit, daß das Konnossement auf einem Vordruck der Firma A. ausgefüllt ist, der am Kopf in auffallender Weise ihren Firmennamen und auf der Rückseite die Transportbedingungen enthält, geschlossen werden könnte, daß die Firma A. als Verfrachter (porteador) aufgetreten sei, der Kapitän also das Konnossement für diese Firma als Verfrachterin gezeichnet habe, kann dahingestellt bleiben. Denn selbst wenn im Konnossement die Firma A. als Verfrachterin

bezeichnet wäre, wäre die Ansicht des Berufungsgerichts im Ergebnis zutreffend. Denn unter den Parteien ist unstreitig, daß diese Firma jedenfalls nicht der wirkliche Verfrachter ist. Die Angabe einer Person als Verfrachter, die in Wahrheit nicht Verfrachter ist, hat aber, wie ausgeführt, zur Folge, daß der Reeder, also die Klägerin, als Verfrachter gilt. Aus dem Konnossement ergibt sich auch nicht, daß die Firma A [REDACTED] als Vertreter für eine andere Firma, etwa die Firma H [REDACTED] oder C [REDACTED], tätig geworden wäre, so daß dahingestellt bleiben kann, ob die eine oder andere dieser Firmen der wahre Verfrachter ist, wie der Beklagte behauptet. Es bleibt daher dabei, daß die Klägerin die Rechtsstellung des Verfrachters einnimmt. Mag auch die Vorschrift des § 644 "zur Sicherung der Ladungsbeteiligten" (amtl. Begr. II 3 c, Reichs- und Preuß. Staatsanzeiger 1937 Nr. 186) erlassen sein, so kann sie doch nicht dahin ausgelegt werden, daß sie nur die Haftung des Reeders aus dem Konnossement begründen wollte. Eine solche Auslegung würde nicht nur dem eindeutigen Wortlaut der Vorschrift, sondern auch dem Erfordernis der Rechtssicherheit und -klarheit, die für das Konnossement besonders bedeutsam sind, widersprechen. Der als Verfrachter geltende Reeder hat daher nicht nur die Pflichten, sondern auch die Rechte des Verfrachters gegenüber dem Empfänger und kann daher von diesem die Zahlung der Fracht verlangen (ebenso Gramm § 644 II 2).

Nach § 644 Satz 2 haftet, wenn der Name des Verfrachters im Konnossement unrichtig angegeben ist, der Reeder dem Empfänger für den Schaden, der aus der Unrichtigkeit der Angabe entsteht. Unterstellt, im Konnossement wäre die Firma A [REDACTED] als Verfrachter angegeben, so hat sich der Beklagte doch nicht darauf berufen, daß ihm hierdurch ein Schaden entstanden ist, auch in tatsächlicher Richtung hierfür nichts vorgetragen.

Bei dieser Sach- und Rechtslage kommt es nicht darauf

an, ob die Reise H - H von der C als Charterer durchgeführt wurde und ob die C mit H einen Unterfrachtvertrag abgeschlossen hat, was beides vom Berufungsgericht (zutreffend) verneint wurde. Maßgebend ist allein der Inhalt des Konnossements, das die Sachlegitimation der Klägerin begründet. Der Firma C kommt nach der zwischen ihr und der Klägerin geschlossenen c/p vom 11. Dezember 1952 keinesfalls die Stellung eines Ausrüsters zu, der im Verhältnis zu Dritten als Reeder anzusehen wäre (§ 510) und dem daher im Falle des § 644 Satz 1 der Anspruch auf Frachtzahlung zusteht. Der Senat hat bereits in seinem Urteil BGHZ 22, 197 entschieden, daß eine Zeitcharter in der Form des Deuzeit kein Ausrüsterverhältnis begründet. Erst recht gilt dies für eine Frachtcharter, wie sie hier zwischen der Klägerin und Conesa geschlossen wurde, in der selbst die Employment-Klausel fehlt.

Zutreffend hat das Berufungsgericht den Beklagten als Empfänger der Ladung angesehen. Es hat festgestellt, daß der Beklagte als Inhaber des blankoindossierten Konnossements in seiner Eigenschaft als Spediteur des DIA für dessen Rechnung, aber im eigenen Namen das Gut angenommen hat (§ 407). Damit ist der Beklagte Empfänger im Sinne der §§ 592, 614 geworden und als solcher zur Frachtzahlung verpflichtet (RGZ 41, 116, 118 f; Schaps § 614 Anm.5). Der von dem Beklagten lange nach der Ablieferung des Gutes auf dem Konnossement angebrachte Vermerk "Received on behalf of D -Berlin ..." ist, wie das Berufungsgericht richtig ausführt, in diesem Zusammenhang bedeutungslos.

Der Beklagte will den Klageanspruch dadurch zu Fall bringen, daß er behauptet, die Klägerin habe sich selbst als Vercharterer des Schiffes bezeichnet und ihn nicht unterrichtet, daß sie als Verfrachter der Ladung auftreten wolle. so daß er habe annehmen können, die Fracht stehe

dem Charterer, nämlich der Firma H [REDACTED], zu, deren Agent er sei. Der Beklagte stützt sich auf das Schreiben der Klägerin vom 2. April 1953, in dem diese dem Beklagten mitteilt: "For this shipment we are bound to charterers agents". Hätte die Klägerin hierdurch in dem Beklagten schuldhafterweise die Vorstellung erweckt, sie wolle gegen ihn als den konnossementsmäßigen Empfänger keinen Frachtzahlungsanspruch geltend machen, so wäre zu prüfen, ob die Klägerin, wenn sie später trotzdem von dem Beklagten die Fracht verlangte, sich mit ihrem früheren Verhalten in Widerspruch setzte (§ 242 BGB). Es kann aber keine Rede davon sein, daß die Klägerin durch diese Mitteilung den Beklagten in den Glauben versetzt habe, sie werde von ihm als dem Empfänger keine Fracht verlangen. Charterverträge enthalten manchmal die sog. agency- oder address-Klausel. Hierdurch verpflichtet sich der Verfrachter, sich zur Besorgung der Schiffsgeschäfte im Lade- oder Löschhafen eines vom Charterer zu benennenden Maklers zu bedienen, woraus sich, wie der vorliegende Fall zeigt, Schwierigkeiten ergeben können, da der Agent in erster Linie die Interessen des Charterers vertritt, gleichzeitig aber auch reine Schiffsangelegenheiten wahrzunehmen hat und insbesondere, wenn seine Tätigkeit nicht auf einzelne Geschäfte beschränkt ist, den Verfrachter gerade gegenüber den Ladungsbeteiligten, z.B. bei der Einziehung der Fracht, zu vertreten hat (Bess, Chartering and Shipping Terms, deutsche Ausgabe S.146; Capelle S.28 f). So enthält auch die von der Klägerin mit der C [REDACTED] abgeschlossene c/p unter Nr.12 die Bestimmung: "The steamer is to be addressed for the Custom House business to Charterers or their agents at Ports of Loading and Discharging on usual terms" (mit Vertragsstrafe). Damit, daß die Klägerin den Beklagten auf ihre Bindung an "charterers agents" hinwies und wegen der von ihr angenommenen Bindung - die sich nach der c/p in Wirklichkeit allerdings nur auf die Klarierung bezog (Kasselmann, Der Schiffsmakler in Hamburg, S.25, 54) - es unterlassen hat, einen eigenen Makler zu beauftragen,

hat sie jedoch in keiner Weise zum Ausdruck gebracht, daß der Charterer Unterverfrachter sei und der Anspruch auf Fracht diesem, nicht aber ihr zustehe. Dies ergibt sich schon daraus, daß die Klausel auch in den gewöhnlichen Raumfrachtverträgen (§ 557), die dem Charterer kein Recht zur Vercharterung einräumten, aufgenommen wird (vgl. hier die von der Klägerin der Agentur der Firma H. vorgeschlagene c/p). Die Klausel enthält überhaupt keinen Hinweis auf den Frachtzahlungsverpflichteten oder -berechtigten. So ist in der c/p der C., der das Recht zur Unterverfrachtung eingeräumt war, wie sich aus Nr.11 ergibt, sogar unter Nr.3 ausdrücklich bestimmt: "Freight ... payable just by the receivers of the cargo", und zwar (Nr.32) "to be paid to Aktiebolaget G. Bank H., Sweden", was mit der Klausel "FLETE A PAGAR EN DESTINO" in dem von dem Beklagten dem Kapitän vorgelegten Konnossement durchaus in Einklang steht und die Vereinbarung der C.-Klausel (unter Nr.21) rechtfertigt. Dabei kommt es selbstverständlich nicht darauf an, ob der Beklagte die eine oder andere c/p gekannt hat, was das Berufungsgericht offenläßt. Ausschlaggebend ist allein, daß die Klägerin durch ihre Mitteilung, sie sei an "charterers agents" gebunden, den eindeutigen Sinn der Konnossementsklausel (Frachtzahlung am Bestimmungsort) nicht in Frage gestellt hat. Zutreffend führt das Berufungsgericht aus, daß die Tatsache, daß von einer Vercharterung des Schiffes die Rede gewesen sei, angesichts der schillernden Bedeutung des Ausdrucks "charterer" (vgl. Capelle S.6) keinen genügend sicheren Anhalt dafür gab, daß der Reeder als Verfrachter ausschied. Die Revision des Beklagten führt selbst aus, der Beklagte habe nicht gewußt, welche Art von Chartervertrag der Bindung an "charterers agents" zugrunde lag. Dann kann er aber keine Rechtsfolgen aus der Mitteilung herleiten, die - was nicht entschieden zu werden braucht - bei Vorliegen besonderer Umstände vielleicht eintreten könnten, wenn aus der Mitteilung ersichtlich wäre, daß H. und C. einen Unterfrachtvertrag geschlossen hätten. Wenn der Beklagte sich der Klägerin

gegenüber selbst als charterers agent bezeichnete, so schloß dies keineswegs aus, daß er als Empfänger der Ware in Frage kam (Hasselman §.26 Anm.26).

Daß die Klägerin ihren Anspruch auf Fracht weder vor noch unmittelbar nach Auslieferung des Gutes gegen den Beklagten geltend machte, enthält keinen Verzicht auf diesen Anspruch. Sein Wissen, es sei c & f H. verkauft worden, hatte der Beklagte von den Firmen H. und DIA; diese Tatsache kann schon aus diesem Grund nicht zu Lasten der Klägerin verwertet werden. Aus § 242 BGB kann daher der Beklagte keinen Einwand gegen den Klageanspruch herleiten.

Die von dem Beklagten auf § 64 ADSp gestützte Einrede der Verjährung hat das Berufungsgericht mit Recht abgelehnt, da der auf Gesetz beruhende Anspruch der Klägerin auf Frachtzahlung keinen Anspruch gegen den Spediteur, sondern gegen den Empfänger des beförderten Gutes ist, der mit einer Spedition nicht zusammenhängt.

Da über die Höhe der Fracht kein Streit besteht, ist der Klageanspruch begründet, ohne daß es einer Prüfung bedarf, ob zwischen den Parteien ein Schiffsmaklervertrag bestand, der von dem Beklagten verletzt wurde, wie das Berufungsgericht annimmt. (vgl. hierzu RGZ 58, 150, 151). Auf die gegen diese Annahme gerichteten Revisionsangriffe des Beklagten braucht daher nicht eingegangen zu werden.

Gleichwohl kommt das Berufungsgericht zu einer Milderung des Klageanspruchs. Es meint, daraus, daß der Beklagte nicht nur als Empfänger aufgetreten, sondern gleichzeitig zur Klägerin in dem besonderen Rechtsverhältnis des Schiffsmaklers gestanden sei, ergebe sich eine Abänderung der grundsätzlichen Haftung des Empfängers aus § 614. Die Klägerin habe aus den Äußerungen des Beklagten ersehen müssen, daß dieser sich nicht um die Einziehung oder Sicher-

stellung der Fracht bemühte; sie hätte daher mit dem Beklagten vor der Auslieferung des Gutes die Frage der Frachtzahlung erörtern müssen. Der Beklagte könne geltend machen, daß die Klägerin die Entstehung dieser Haftung in Höhe von einem Drittel durch Verletzung der ihr aus dem Schiffsmaklervertrag dem Beklagten gegenüber obliegenden Verpflichtung zur Klarstellung des Umfangs ihres Auftrages und zur Unterstützung des Beauftragten bei der Ausführung verschuldet habe (§ 254 BGB).

Mit Recht wenden sich hiergegen die Revisionsangriffe der Klägerin. Jeder Kläger kann darüber entscheiden, auf welche Grundlage er seinen Anspruch stützen will. Gründet er ihn auf einen Sachverhalt, aus dem heraus ihm kein Einwand entgegengesetzt werden kann, so kann ihm nicht entgegengehalten werden, daß, wenn er die Klage auf einen anderen Sachverhalt gestützt hätte, ein bestimmter Einwand zulässig wäre (RGZ 148, 137, 144). § 254 gilt bei Schadensersatzansprüchen und in gesetzlich nicht geregelten Fällen beiderseitigen Verschuldens, das gegeneinander abzuwägen ist (BGHZ 14, 7, 10; RGZ 71, 187, 191; 97, 336, 339). Der Beklagte ist zur Zahlung der Fracht an die Klägerin nicht deshalb verpflichtet, weil ihm ein Verschulden zur Last läge (dies käme nur in Frage, wenn die Klage nur oder in erster Linie auf die Verletzung des Schiffsmaklervertrages gestützt worden wäre), sondern deshalb, weil er als legitimer Konnossementsinhaber das Gut angenommen hat, wodurch kraft Gesetzes seine Schuld auf Zahlung der Fracht begründet ist. Die Möglichkeit einer Verschuldensabwägung ist insoweit nicht gegeben. Dieser Anspruch der Klägerin besteht ohne Rücksicht darauf, ob zwischen den Parteien ein Schiffsmaklervertrag zustande gekommen ist und ob ein solcher Vertrag von einem der beiden Vertragsteile oder von beiden verletzt wurde. Durch das Hinzutreten eines Schiffsmaklervertrages wird die Verpflichtung (nicht die Haftung, wie es das Berufungsgericht ausdrückt) aus § 614 in keiner Weise

berührt, insbesondere nicht geschmälert. Nur könnten dem Beklagten, wenn die Klägerin den etwa mit dem Beklagten abgeschlossenen Schiffsmaklervertrag schuldhaft verletzt hätte, ein Schadensersatzanspruch zustehen, den der Beklagte im Wege der Aufrechnung geltend machen könnte. In dieser Richtung bedarf es jedoch keiner näheren Prüfung, da der Beklagte, der selbst das Bestehen eines solchen Vertrages in Abrede stellt, mit etwaigen Schadensersatzansprüchen nicht aufgerechnet hat.

Nach alledem war auf die Revision der Klägerin der Klage in vollem Umfange zu entsprechen, während die Revision des Beklagten zurückzuweisen war.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 91, 97, 101 ZPO.

Dr.Haidinger Dr.Kubn Dr.Nörr Dr.Haager Dr.Reinicke