

II ZR -- 25 /61

Verkündet am
13. Dezember 1962

Heil, Justizsekretär
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 Ali Nuri ve S [REDACTED], I [REDACTED],
G [REDACTED], V [REDACTED] Cad. No. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen die

Firma We [REDACTED] & P [REDACTED], Spediteure GmbH,
B [REDACTED] NW [REDACTED], In [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch
ihren Geschäftsführer Dr. Walter Ni [REDACTED], daselbst,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

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

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 13. Dezember 1962
unter Mitwirkung der Bundesrichter Dr. Fischer, Dr. Kuhn,
Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 6. Zivilsenats
des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg
vom 1. Dezember 1960 wird auf Kosten der Klägerin
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin, eine türkische Importeurin, hatte im Herbst 1953 eine Restpartie von ca. 1 300 t Rohre aus Europa in die Türkei zu importieren. Der Seetransport sollte entsprechend einer türkischen Regierungsverordnung auf türkischen Schiffen erfolgen. Die drei Herstellerfirmen, die E[REDACTED] Ge[REDACTED] AG (künftig E[REDACTED]), die Bu[REDACTED] Ei[REDACTED] in W[REDACTED] (künftig Bu[REDACTED]) und die französische So[REDACTED] des F[REDACTED] de Po[REDACTED] à M[REDACTED] in N[REDACTED] (künftig Po[REDACTED]) hatten die Rohre "fob Verschiffungshafen" zu liefern. Bu[REDACTED] war Unterlieferantin der E[REDACTED].

Die Beklagte ist ein deutsches Spediturunternehmen. Ihr Prokurist für die Zweigniederlassung St[REDACTED], Str[REDACTED], der sich damals in I[REDACTED] aufhielt, bemühte sich im Interesse der Klägerin um die Besorgung des Schiffsrums. Er verhandelte mit dem türkischen Reeder Me[REDACTED] und teilte der Klägerin mit, dieser sei bereit, die Beförderung der Rohre mit seinem Dampfer "Ka[REDACTED]" (im folgenden "Ka.") ab A[REDACTED] zu übernehmen. Auf das daraufhin abgegebene Angebot der Klägerin antwortete der Reeder mit einem in türkischer Sprache abgefaßten Brief, in dem er bestätigte, die Beförderung in der Zeit vom 10. bis 30. Oktober 1953 "fio und gestaut" mit seinem Dampfer "Ka." auszuführen. Ergänzend seien die Bestimmungen der Gencon-Charter-Party anzuwenden. Diesen Brief übermittelte Str[REDACTED] der Klägerin, die ihn unterzeichnet dem Reeder zurücksandte.

Bei der Verschiffung der Rohre wurden für die Beklagte ihre Vertretung in A[REDACTED], die Ag[REDACTED] Ma[REDACTED] An[REDACTED]

- 3 -

(im folgenden AMA) und ^{als} Agentin des Reeders die Firma Ne[REDACTED] and Son in A[REDACTED] tätig. Der Reeder teilte der Beklagten mit, daß Dampfer "Ka." am 23. und 24. Oktober 1953 ladebereit sein werde. Die Firma Ne[REDACTED] wies die AMA darauf hin, daß der Frachtvertrag auf "fio Basis" abgeschlossen sei, die Ablader also die Ladungskosten zu übernehmen hätte. Die Beklagte erklärte der AMA, die E[REDACTED] könnten nicht früher als bis zum 30. Oktober anliefern. Der Abschluß mit der Fio-Klausel könne nicht stimmen, da "fob" verkauft sei.

Am 16. Oktober 1953 teilte die AMA der Beklagten mit, der Reeder bestehe auf geschlossener Anlieferung der 1 300 t und auf der Fio-Klausel. Die Beklagte antwortete der AMA durch Fernschreiben, es sei vereinbart, daß zu Konferenzbedingungen verschifft werden solle, d.h. zu "lines terms", die keine Ladungskosten für den Ablader vorsähen. Die AMA erwiderte, die Frage müsse geklärt werden, bevor sie die Partien übernehme. Der Firma Ne[REDACTED] teilte sie mit, sie werde ^{der} wegen Streitigkeiten über die Staukosten die Ladungen nicht abrufen und verwies sie an die Beklagte. Die Firma Ne[REDACTED] forderte daraufhin Str[REDACTED] am 19. Oktober 1953 auf, den unverzüglichen Abruf zu veranlassen, andernfalls er und die Beklagte haftbar gemacht werden würden. Sie wiederholte am 21. Oktober 1953 gegenüber der Beklagten, daß sie Fehlfracht für den Reeder fordern werde, wenn nicht bis zum nächsten Tag die Lieferbereitschaft erklärt werde.

Die AMA lehnte gegenüber der Beklagten jede Verantwortung in der Sache ab. Der Reeder bestehe auf "fic and stowed". Die Beklagte hätte die Partie der Po[REDACTED] bis zum 19. Oktober 1953 abrufen müssen, um sie bis zum 24. Oktober verfügbar zu haben. Am 20. Oktober teilte die AMA der Beklagten mit, daß die von der Beklagten vorgeschlagene

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



Einziehung der Staukosten durch den Reeder beim Empfänger nicht durchführbar sei. Daraufhin unterrichtete die Beklagte die Klägerin am 20. Oktober 1953 durch Telegramm nach I [REDACTED] von der Divergenz der Spesenklausel im Kauf- und im Frachtvertrag. Sie fügte hinzu, ihre Lieferanten lehnten die Übernahme der Fio-Kosten ab. Sie bitte, den Reeder zur Streichung der Klausel im Frachtvertrag zu veranlassen, da sonst die Verladung unmöglich sei. Die Abreise des Schiffes sei für den 24. Oktober 1953 vorgesehen. Die Klägerin antwortete am 23. Oktober 1953 telegrafisch, der Reeder werde die Fio-Kosten in I [REDACTED] regeln. Der Makler in A [REDACTED] sei telegrafisch angewiesen, die Rohrpartien zu verladen.

Inzwischen hatte die Beklagte am 20. Oktober 1953 bei der AMA nachgefragt, mit welchem anderen Dampfer die Restpartien verschifft werden könnten, wenn Dampfer "Ka?" am 24. Oktober 1953 nur mit den von den Eu [REDACTED] angelieferten 503 t auslaufen würde. Am 21. Oktober 1953 antwortete die AMA, daß sie die restlichen Rohre der Po [REDACTED] und der Eisenwerke Anfang November mit dem türkischen Dampfer "C [REDACTED]" zur gleichen Rate zu Konferenzbedingungen verladen könne. Die Beklagte wies die AMA sogleich an, für Dampfer "C [REDACTED]" fest zu buchen. AMA bestätigte diese Buchung am gleichen Tage. Die Restlieferungen der E [REDACTED] und von Po [REDACTED] wurden nunmehr auf den 3. bis 5. November für Dampfer "C [REDACTED]" abgerufen, auf den sie auch in der Zeit bis 10. November 1953 verladen wurden.

Auf die Weisung des Reeders verständigte die Firma No [REDACTED] die Beklagte am 22. Oktober 1953, daß Dampfer "Ka."

noch bis zum 31. Oktober warten werde und daß die Staukosten vom Empfänger eingezogen werden sollen. Außer den 507 t von Bu [REDACTED] wurde aber für Dampfer "Ka." nichts angeliefert. Wegen der Partien von 507 t teilte die Firma Ne [REDACTED] am 29. Oktober 1953 der Beklagten mit, sie werde diese Ware auf Kosten der Beklagten an Bord nehmen und die Konnossemente nur gegen Bezahlung der aufgelaufenen Staukosten herausgeben. Die Beklagte möge ihr einen Vorschuß von 50 000 bfrs überweisen. Da sie wegen des Restes der Ladung keine Nachricht habe, behalte sie sich Fautfrachtforderungen vor.

Am 30. Oktober 1953 forderte der Reeder Fautfracht von der Klägerin und am 31. Oktober eine Entscheidung, ob Dampfer "Ka." abfahren oder warten solle. Die Klägerin erbat Frist und hielt Rückfrage bei den Eisenwerken. Am 31. Oktober 1953 teilte die Firma Ne [REDACTED] der Beklagten mit, das Schiff werde nunmehr bis zum 10. November 1953 warten. Die Beklagte lehnte sodann die Anlieferung der Restmenge für Dampfer "Ka." endgültig ab und teilte der Klägerin am 5. November 1953 mit, daß die restlichen Partien Rohre auf den Dampfer "C [REDACTED]" umgebucht worden seien.

Mit dem Dampfer "Ka.", der am 14. November 1953 von A [REDACTED] auslief, wurden nur die von Bu [REDACTED] gelieferten 507 t befördert, während die von den E [REDACTED] (288,07 t) und den Po [REDACTED] gelieferten Rohre (296,06 t) auf den Dampfer "C [REDACTED]" verladen wurden.

Der Reeder hielt die Konnossemente für Dampfer "Ka." wegen seiner Forderungen auf Staukosten, Fracht und Liegegeld in Höhe von 77.766.64 türk. Pfund zurück. Die Klägerin löste sie gegen Barzahlung von 25.000 türk. Pfund und eine Bank-

garantie von 50 000 türk. Pfund aus. Nach der Ankunft des Schiffes in der Türkei verweigerte der Reeder die Auslieferung der Ladung wegen seiner Forderungen auf Fautfracht und Liegegeld in Höhe von 49.966,64 türk. Pfund. Die Klägerin hinterlegte daraufhin zur Ablösung der Bankgarantie diesen Betrag beim Handelsgericht in I [REDACTED]. Sie klagte sodann gegen den Reeder auf Rückgabe des hinterlegten Betrages. Der Prozeß schwebt noch.

Die Klägerin hat geltend gemacht, sie habe mit der Beklagten einen Vertrag über die Besorgung der ordnungsmäßigen Verschiffung der Rohre von A [REDACTED] in die Türkei geschlossen. Diesen Vertrag habe die Beklagte schuldhaft verletzt, indem sie die Klägerin nicht rechtzeitig über die Unstimmigkeiten zwischen der Fob-Klausel der Lieferverträge und der Fio-Klausel des Frachtvertrages unterrichtet habe. Auch habe die Beklagte ihre Interessen bezüglich der Einhaltung der Anlieferungszeit und der Kündigung des Frachtvertrages über Dampfer "Ka." nicht sachgemäß wahrgenommen. Darauf sei es zurückzuführen, daß der Reeder gegen sie Ansprüche auf Fautfracht und Liegegeld in Höhe von 80.412,36 DM erhoben habe. Ferner habe sie für notwendige Reisen, Fernschreib- und Telefongebühren 5.666,58 DM aufwenden müssen. Die Klägerin hat von der Beklagten die Erstattung dieses Betrages verlangt und die Feststellung begehrt, daß die Beklagte verpflichtet sei, ihr die Fehlfracht und das Liegegeld in Gesamtbetrag von 80.412,36 DM nebst Zinsen, ferner allen aus der Forderung des Reeders für Fehlfracht und Überliegezeit der Klägerin entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen, soweit sie nicht anderweit Ersatz dieses Schadens erhält.

Die Beklagte hat den Abschluß eines Verschiffungsauftrages mit der Klägerin bestritten. Sie sei im Auftrag der E [REDACTED] bei der Verschiffung tätig gewesen. Sie habe auch etwaige Pflichten gegenüber der Klägerin nicht verletzt. Der Schaden sei durch das unklare Verhalten des Reeders bezüglich der Abfahrtszeit und durch die Meinungsverschiedenheiten bezüglich der Fio-Regelung entstanden.

Das Landgericht hat dem Zahlungsantrag stattgegeben und den Feststellungsantrag dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat den Zahlungsantrag abgewiesen und den Feststellungsantrag dem Grunde nach insoweit für berechtigt erklärt, als die Klägerin die Feststellung begehrt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin Liegegeld für die Zeit vom 1. bis 5. November 1953 zu zahlen. Ferner hat es festgestellt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin den ihr aus dieser Forderung ursächlich entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen, soweit nicht die Klägerin anderweitig Ersatz dieses Schadens erhält. Im übrigen hat es den Feststellungsantrag abgewiesen. Hiergegen richtet sich die Revision der Klägerin, mit der sie beantragt, die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Landgerichts mit der Maßgabe zurückzuweisen, daß es bezüglich des Feststellungsantrages dahin lautet: Der Feststellungsantrag ist dem Grunde nach insoweit berechtigt, als die Klägerin die Feststellung begehrt, daß die Beklagte verpflichtet ist, der Klägerin die Fehlfracht für 545 t sowie das Liegegeld für die Zeit vom 1. bis 5. November 1953 zu zahlen. Ferner beantragt sie festzustellen, daß die Beklagte verpflichtet ist, ihr den aus der Zahlung von Fehlfracht und von Liegezeit für die

Zeit vom 1. bis 5. November 1953 ursächlich entstandenen und noch entstehenden Schaden zu ersetzen. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht geht unter Anwendung türkischen Rechts davon aus, daß die Beklagte mit der Klägerin einen Vertrag geschlossen hat, der sie verpflichtete, im Auftrag der Klägerin bei der Verschiffung der Rohre in Antwerpen tätig zu sein (Geschäftsbesorgungs-Dienstvertrag entsprechend § 675 BGB; Abfertigungs- nicht Speditionsvertrag). Es meint, daß die Beklagte zwar ihre vertraglichen Pflichten schuldhaft verletzt habe, indem sie es unterlassen habe, die Klägerin alsbald über die aufgetretenen Schwierigkeiten wegen der Ladezeit zu unterrichten. Es könne aber nicht festgestellt werden, daß diese Unterlassung für die Entstehung der Pautfrachtforderung ursächlich gewesen sei. Zwar sei davon auszugehen, daß die Klägerin bei rechtzeitiger Nachricht in der Lage gewesen wäre, den Reeder zur Einhaltung der vereinbarten Ladezeit (= 30. Oktober 1953) zu bestimmen. Jedoch habe die Klägerin nicht darlegen können, daß eine dahingehende Anweisung des Reeders an seinen Agenten in Antwerpen noch so rechtzeitig hätte durchgegeben werden können, daß die Lieferwerke in der Lage gewesen wären, die von ihnen zu liefernden Partien noch bis zum 30. Oktober 1953 in A [REDACTED] bereitzustellen. Der Abruf der Partien bei den B [REDACTED] und bei Po [REDACTED] für Dampfer "Ka." sei auch deswegen unterblieben, weil unklar gewesen und geblieben sei, wer die Stau- und Löschkosten zu tragen habe. Für diese Schwierigkeit sei die Beklagte nicht verantwortlich zu machen.

Sie sei insbesondere nicht haftbar dafür, daß der Frachtvertrag mit der Fio-Klausel abgeschlossen wurde, ohne daß die Fob-Klausel der Lieferverträge beachtet wurde. Die Revision rügt, daß wesentlicher Prozeßstoff im Urteil des Berufungsgerichts unbeachtet geblieben sei (§ 286 ZPO). Die Rüge ist nicht begründet.

Die als übergangen gerügte Aussage Rubröders ergab nur, daß die E. [REDACTED] bereit waren, bis Ende Oktober anzuliefern. Entscheidend war aber, daß die Lieferung für Dampfer "Ka." rechtzeitig abgerufen wurde. Das Berufungsgericht hatte nach freier Überzeugung gemäß § 287 ZPO darüber zu befinden, ob das schuldhafte Verhalten der Beklagten ursächlich für den entstandenen Schaden gewesen ist. Das Berufungsgericht hat nicht die Überzeugung erlangen können, daß Po. [REDACTED] und die E. [REDACTED] auch dann noch zur rechtzeitigen Lieferung in der Lage gewesen wären, wenn der Reeder auf die Intervention der Klägerin die Ladezeit entsprechend seiner vertraglichen Verpflichtung bis zum 30. Oktober verlängert und die Beklagte daraufhin die Partien bei dem Lieferanten abgerufen hätte. Ob die Beklagte von einem solchen Abruf deshalb abgesehen hätte, weil sie inzwischen unter Verletzung ihrer Verpflichtungen gegenüber der Klägerin für Dampfer "C. [REDACTED]" gebucht hatte, ist für die hier allein entscheidende Frage, ob auch bei ordnungsmäßiger Erfüllung der Pflichten aus dem Verschiffungsauftrag kein rechtzeitiger Abruf möglich gewesen wäre, ohne Belang. Es kann nicht unbeachtet bleiben, daß die Verhandlungen der Klägerin mit dem Reeder in I. [REDACTED], die Benachrichtigung seines Agenten No. [REDACTED], der AMA sowie der Beklagten mit anschließendem Abruf der Lieferungen und Antransport mit Binnenschiff Zeit

beanspruchten. Ein Verfahrensfehler des Berufungsgerichts bei der Annahme, daß es auch bei rechtzeitiger Benachrichtigung der Klägerin nicht möglich gewesen wäre, die Partien so abzurufen, daß sie bis zum 30. Oktober 1953 in A [REDACTED] hätten verladen werden können, ist nicht ersichtlich.

Die Revision macht sodann geltend, die Rohre hätten jedenfalls in der Überliegezeit von 10 Tagen gemäß Nr. 7 Gencon-Charter-Party verladen werden können; denn tatsächlich seien sie dann auch innerhalb dieser Frist, allerdings auf Dampfer "C [REDACTED]", verladen worden. Die Klägerin hat aber nicht dargelegt, daß es auf ein Verschulden der Beklagten zurückzuführen ist, wenn sie nicht die Möglichkeit einer Überliegezeit in Betracht gezogen und einen Abruf für Dampfer "Ka." unter Ausnutzung dieser Frist nicht erteilt hat. Es war Sache der Klägerin, die Beklagte darauf hinzuweisen, daß im Frachtvertrag, den sie der Beklagten nicht übermittelt hatte, durch Bezugnahme auf die Gencon-Charter-Party eine Überliegezeit vereinbart sei und daß sie diese notfalls für die Verladung unter Zahlung des Liegegolds in Anspruch nehmen wolle. Sie hätte zugleich für die Zahlung dieses Liegegeldes Vorsorge treffen müssen. Da ein Vortrag der Klägerin in dieser Richtung fehlt, kann nicht angenommen werden, daß die Ausnutzung der Überliegezeit, auf die die Klägerin erst im Prozeß zurückgekommen ist, infolge eines Verschuldens der Beklagten unterblieben ist.

II. Ohne Verfahrensverstoss hat hiernach das Berufungsgericht die Meinungsverschiedenheit über die Ladezeit als Ursache dafür angesehen, dass Fautfrachtansprüche gegen die Klägerin entstanden sind und ein Verschulden der Beklagten bei der Behandlung dieser Meinungsverschiedenheit für nicht nachgewiesen erachtet. Es bedarf daher keiner Erörterung mehr, ob auch die von der Beklagten nicht verschuldete Streitfrage

zwischen dem Befrachter und dem Reeder, wer die Stau- und Löschungskosten zu tragen habe, dem rechtzeitigen Abruf der Parteien entgegengestanden hätte.

Entfällt hiernach eine Verantwortlichkeit der Beklagten für die Fautfracht, so kommt auch ihre Haftung für die damit in Zusammenhang stehenden Aufwendungen (Bankspesen und Auslagen) nicht in Betracht. Zutreffend hat das Berufungsgericht ausgeführt, dass die Regelung der teilweise für berechtigt erklärten Liegegeldforderung von rund 2700 DM die Aufwendung von Reisekosten nicht rechtfertigte.

III. Die Revision erweist sich hiernach im vollen Umfange als unbegründet und war daher zurückzuweisen. Die Klägerin hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels nach § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Fischer Dr. Kuhn Dr. Nörr Liesecke Dr. Reinicke