

3

Rechtssatz: Der seerechtliche Grundsatz, wonach für die Löschungsvornahme und die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen das am Bestimmungshafen geltende Recht maßgebend ist, sofern im Vertrage nichts Gegenteiliges bestimmt ist, findet im Zweifel auch im Binnenschiffahrtsrecht Anwendung.

Urteil des BGH vom 14. April 1953 OLG Düsseldorf

?

I ZR 152/52

V e r k ü n d e t
am 14. April 1953

Grunau, Justizobersekretär
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

des Schiffseigners Heinz V [REDACTED] in D [REDACTED] -
R [REDACTED], B [REDACTED] str. [REDACTED],

Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den D [REDACTED] -Kohlenverkauf, Verkaufszentrale der
D [REDACTED] Kohlenbergbau-Leitung, Hafenabteilung in
D [REDACTED] -R [REDACTED], H [REDACTED] straße,
vertreten durch ihre Geschäftsführer daselbst,

Beklagten und Revisionsbe-
klagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 14. April 1953 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Dr. Birnbach, Wilde,
Dr. Krüger-Nieland und Dr. Christoph

für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Düssel-
dorf vom 11. Juni 1952 wird auf Kosten des Klägers
zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger übernahm im Juli 1950 von dem Beklagten als Absender eine Ladung von 1.763 t Lokomotivkohlen zur Beförderung mit seinem (2038 t großen) Kahn "K- H" nach A, wo die Ladung zur Durchführung durch H und B für I an die Firma Ch. Kl in A oder Order auszuhändigen war. Im Ladeschein waren "12 Löschtage" vereinbart. Der Kahn ging am 28. Juli 1950 ab. Am 29.7.1950 brach in A ein Hafenarbeiterstreik aus, der bis zum 3. September 1950 andauerte.

Am 31. Juli 1950 hatte der Schiffer des Kahns unter Hinweis auf diesen Streik beim Kläger angerufen. Dieser setzte sich sofort mit dem Beklagten in Verbindung und fragte an, ob etwa die Ladung nach H undisponiert werden solle. Er erhielt aber die Antwort, das Schiff solle nach A fahren. Dort meldete der Schiffer den Kahn am 2. August 1950 löschbereit. Die Löschung erfolgte jedoch erst in der Zeit vom 11. - 21. September 1950.

Der Kläger berechnet dem Beklagten eine Liegezeit von 38 Tagen mit einem bfrs pro Tag und Tonne und verlangt mit Rücksicht auf das lange Liegen seines Kahnes ein "zweites Hafengeld" mit 1000,35 bfrs, insgesamt 78 444,35 bfrs. Diesen auf 6.589,40 DM umgerechneten Betrag nebst Zinsen fordert der Kläger mit der Klage. Dabei nahm er bereits in der Klageschrift auf § 6 des zwischen dem Beklagten und dem deutschen Reedereien geschlossenen "Exportkohlen-Transport-Vertrages" Bezug, der folgenden Wortlaut hat:

"Für die Transporte gelten in deutschen Häfen deutsche Ladezeiten und in Antwerpen belgische Löscheziten ...

Als Liegegeld wird in deutschen Häfen gesetzliches deutsches Liegegeld und in Antwerpen gesetzliches belgisches Liegegeld berechnet".

Der Beklagte hat die Klageforderung nach Grund und Höhe bestritten. Nach seiner Auffassung ist aus dem vorgenannten § 6 für alle mit der Löschung in A [REDACTED] zusammenhängenden Fragen die Anwendung belgischen Rechts zu folgern. Danach komme für die Zeit des Hafenarbeiterstreiks, da dieser ein Fall höherer Gewalt im Sinne des Art 42 des belgischen Binnenschiffahrtsgesetzes vom 5. Mai 1936 sei, eine Entschädigung des Klägers für die Liegezeit nicht in Betracht. Aber auch nach deutschem Recht sei ein Liegegeldanspruch unbegründet, da der Streik als zufälliges Ereignis im Sinne der §§ 29, 48 BinnSchG anzusehen sei, wofür der Beklagte nicht hafte. Weiter hat dieser eingewendet, der Kläger habe sein Rückgriffsrecht gegen den Beklagten verloren, weil er seinen etwaigen Liegegeldanspruch gegen den Empfänger der Kohlen nicht geltend gemacht habe. Durch die vorbehaltlose Aushändigung der Kohle an den belgischen Abnehmer habe der Kläger ihm die Möglichkeit genommen, Ansprüche gegen den Abnehmer zu erheben.

Demgegenüber hat der Kläger, der die Anwendung deutschen Rechts vorliegend für erforderlich erachtet, vorgetragen, der Streik in A [REDACTED] sei nur ein Teilstreik gewesen. Es sei auch nicht möglich gewesen, den Empfänger der Kohle in Anspruch zu nehmen, da die als Empfängerin bezeichnete Firma Kl [REDACTED] praktisch mit dem Beklagten identisch sei; sie sei nur eine Art Außenstelle des Beklagten und unterliege dessen Weisungen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen. Die dagegen vom Kläger eingelegte Berufung ist zurückgewiesen worden. Mit seiner Revision beantragt der Kläger, unter Aufhebung des angefochtenen Urteils nach dem Klagantrage zu erkennen, hilfsweise, die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Der Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision des Klägers konnte keinen Erfolg haben.

Das Berufungsgericht geht davon aus, daß die Frage, ob dem Kläger ein Liegegeldanspruch zustehe, nach belgischem Recht zu entscheiden sei. Allerdings sei, da der Frachtvertrag von deutschen Staatsangehörigen abgeschlossen worden sei, anzunehmen, daß nach ihrem stillschweigenden Willen ihre Rechte und Pflichten aus dem Verträge, soweit sie in Deutschland erwachsen und zu erfüllen gewesen seien, nach deutschem Recht geregelt werden sollten. Für die Löschung der Fracht, insbesondere wenn sie ins Ausland befördert werde, sei aber nach herrschender Ansicht das Recht des Bestimmungsortes als das des Erfüllungsortes maßgebend. Es sei auch anzunehmen, daß § 6 des Export-Kohlen-Transport-Vertrages, den auch der Kläger anführe, eine dahingehende Vereinbarung enthalte. Ob letztere - von der Revision bekämpfte - Auffassung zutrifft, und ob überhaupt die Bestimmungen des Kohlen-Export-Transport-Vertrages dem zwischen den Parteien bestehenden Rechtsverhältnis zugrunde zu legen sind, was die Revision ebenfalls in Abrede stellt, kann vorliegend auf sich beruhen, da sich die Anwendung belgischen Rechts auf vorliegenden Fall bereits aus allgemeinen Rechtsregeln ergibt. Nach anerkannter Rechtsauffassung ist für die Bestimmung des Schuldstatuts im Sinne des internationalen Privatrechts in erster Linie der ausdrückliche oder stillschweigende Parteiwille, gegebenenfalls der mutmaßliche (hypothetische) Parteiwille und notfalls der Erfüllungsort maßgebend (Senatsentscheidung vom 1. Februar 1952 - I ZR 123/50 - NJW 1952, 540). Eine die Anwendung belgischen Rechts für den geltend gemachten Anspruch ausschließende Vereinbarung ist in dem in Rede stehenden § 6 keinesfalls zu erblicken. Diese Bestimmung bietet auch keinen Anhalt dafür, daß die Parteien ihre aus der Löschung

erwachsenen Rechtsbeziehungen dem deutschen Recht unterstellen wollten. Für eine solche Annahme läßt sich auch aus dem sonstigen festgestellten Sachverhalt nichts entnehmen. Zu Unrecht rügt die Revision, daß die Feststellung des Berufungsgerichts insoweit auf einem die angebotenen Beweise nicht erschöpfenden Verfahren beruhe. Die in diesem Zusammenhang von der Revision beanstandete Nichteinholung der von dem Kläger im Schriftsatz vom 29. April 1952 beantragten Auskunft des Schifferbetriebsverbandes in Duisburg-Ruhrort darüber, daß in den beteiligten Kreisen niemand auf den Gedanken gekommen sei und kommen werde, solche Frachtverträge seien nach internationalem Privatrecht oder seerechtlichen Bestimmungen abzuwickeln, ist ohne Rechtsverstoß unterblieben. Eine solche Beweiserhebung war unzulässig. Gegenstand eines Beweises können nur Tatsachen, nicht aber, wie hier, eine angeblich in beteiligten Schifferkreisen herrschende Rechtsansicht sein. Ist aber ein - in erster Linie für die Frage des anzuwendenden Rechts maßgeblicher - ausdrücklicher oder stillschweigender Wille der Parteien, ihre mit dem Löschungsvorgang zusammenhängenden Rechtsfolgen einer bestimmten Rechtsordnung zu unterstellen, nicht festzustellen, so kommt als Anknüpfungspunkt der sogenannte hypothetische Parteiwille in Betracht. Dabei handelt es sich, wie der Senat in seiner Entscheidung vom 30. September 1952 - I ZR 31/52 - ausgeführt hat, in Wirklichkeit nicht um die Ermittlung hypothetisch-subjektiver Vorstellungen der Parteien, sondern um eine vernünftige - im Wege der ergänzenden Rechtsfindung vorzunehmende - Interessenabwägung auf rein objektiver Grundlage. Die nach dieser Richtung anzustellende Ermittlung ist das Suchen des nächsten Anknüpfungspunktes zu den hier in Betracht kommenden Rechtsordnungen. Die Entscheidung darüber, welche dieser beiden Rechtsordnungen hier anzuwenden ist, ist somit anhand einer objektiven, verständigen und gerechten Abwägung der berechtigten Interessen beider Parteien vorzun-

nehmen, wobei die Eigenheiten des Falles und die Wahrung der Erfordernisse der Rechtssicherheit mit heranzuziehen sind. Diese Prüfung muß vorliegend zu dem Ergebnis führen, daß sich der gewichtigste Anknüpfungspunkt für die mit dem Löschungsvorgang zusammenhängenden Rechtsverhältnisse der Parteien zu dem am Bestimmungshafen geltenden Recht, also zum belgischen Recht, ergibt. Der Löschungsvorgang wird, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, durch die am Bestimmungshafen herrschenden rechtlichen und tatsächlichen Verhältnisse, insbesondere hinsichtlich der Möglichkeiten der Löschung, der Frage, welche Rechte etwa gegen den Empfänger bestehen und wie diese Rechte verwirklicht werden können, wesentlich beeinflusst. Dieser Auffassung entspricht auch, daß es im Seerecht anerkannte Rechtsauffassung ist, der Löschungsvorgang sei nach den Gesetzen und Gebräuchen des Entlöschungshafens zu beurteilen, soweit nicht der Vertrag entgegenstehende Bestimmungen enthalte, und zwar ohne Rücksicht darauf, welches Recht sonst den Frachtvertrag beherrsche, und daß insbesondere das im Bestimmungshafen geltende Recht maßgebend sei, für die Frage, welche Ansprüche aus der Entladung dem Schiffe oder dem Empfänger zuständen (vgl. Schaps, Das Deutsche Seerecht, 2. Aufl. Anm. 22 Vorbem. vor § 556 BGB, Lewis-Boyens. 1897 Bd. 1 § 31 S. 51, RGZ 122, 316 [319], HansGZ Hptbl. 1889 Nr. 108, auch BGHZ 6, 127 [134]). Die Maßgeblichkeit dieser Auffassung auch im Binnenschiffahrtsrecht vertritt auch Mittelstein (Ehrenberg, Handbuch des Handelsrechts 1918, 7. Bd. I. Abt. S. 128). Für gleiche Rechtsgrundsätze im See- und Binnenschiffahrtsrecht spricht auch, daß Binnenschiffe häufig ebenfalls Häfen verschiedener Rechtsgebiete anlaufen. Zu berücksichtigen ist auch, daß gerade die die Löschung und das Liegegeld betreffenden Vorschriften des Binnenschiffahrtsgesetzes im wesentlichen dem deutschen Seerecht nachgebildet sind.

Ist aber die Frage des Entstehens eines etwaigen Liegegeldanspruchs nach belgischem Recht zu entscheiden, so fehlt dem Klageanspruch die rechtliche Grundlage, weil nach dem übereinstimmenden Vortrag beider Parteien der Hafenarbeiterstreik in Antwerpen von den belgischen Gerichten als höhere Gewalt (*force majeure*) im Sinne des Art 42 des obengenannten belgischen Gesetzes angesehen wird, so daß die Streiktage in die belgische Löschezit nicht einzurechnen sind.

Zu Unrecht versucht die Revision, die von ihr geforderte Entschädigung für die verlängerte Löschezit aus § 433 HGB, der gemäß § 26 BinnSchG auch auf dem Gebiete des Binnenschiffverkehrs gilt, herzuleiten. Danach kann der Absender dem Frachtführer Anweisung erteilen, das Frachtgut anzuhalten, zurückzugeben oder an einen anderen als den im Brief bezeichneten Empfänger abzuliefern, und ist er für alle durch diese Verfügungen entstehenden Mehrkosten haftbar. Eine Verfügung im vorbezeichneten Sinne kann jedoch hier nicht angenommen werden. Das in § 433 HGB geregelte Verfügungsrecht erschöpft sich zwar nicht in den darin angegebenen Anweisungsmöglichkeiten. Diese sind nur Beispiele. Aus dem Sinn und Zweck der genannten Vorschrift, die nur die Anwendung des Grundgedankens des Werkvertrages (§ 649 BGB) enthält, ist aber zu entnehmen, daß nur solche Anweisungen gemeint sein können, die von den ursprünglichen, im Vertrag festgelegten Weisungen über das Frachtgut abweichen. Der Beklagte hat jedoch, als er auf die Rückfrage des Klägers die Anweisung erteilte, die Fahrt nach Antwerpen fortzusetzen, seine ursprüngliche Anweisung nicht geändert, sondern gerade aufrecht erhalten. § 433 HGB kann daher nicht zur Stütze der Klageforderung herangezogen werden. Auch der Umstand, daß der Kläger die ihm vom Beklagten erteilte Weisung, trotz des Streiks nach Antwerpen zu fahren, widerspruchslos angenommen hat, kann dem Klageanspruch auch aus anderen rechtlichen Gesichtspunkten nicht zum Erfolge verhelfen. Wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, ist in dem vorbezeichneten Verhalten der Parteien nicht eine Abänderung des

ursprünglichen Frachtvertrages zu erblicken, insbesondere auch nicht eine Garantieübernahme des Beklagten, den Kläger für die Liegezeit schadlos zu halten, wenn sich die Löschung infolge des Streiks verzögern würde. Andere Anhaltspunkte dafür, daß der Beklagte sich über seine ursprünglichen Verpflichtungen hinaus wegen der Liegezeit zur Entschädigung habe verpflichten wollen, sind nicht vorgetragen.

Schließlich kann auch kein Verstoß gegen Treu und Glauben darin erblickt werden, daß der Beklagte den Kläger trotz des ausgebrochenen Streiks am Vertrage festgehalten hat, d.h. eine Umdisponierung nach einem andern Löschungshafen nicht getroffen hat. Es ist keinerlei Anhalt dafür gegeben, daß der Kläger einen andern Hafen als Antwerpen hätte anlaufen können, ohne daß ähnliche Unkosten wie die geltend gemachten entstanden wären.

Nach alledem war die Revision mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier

Birnbach

Wilde

Krüger-Nieland

Christoph