SCHRIFTEN DES DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

HEFT 47

ERHARD RIEHMER

Die Liegezeit bei einem Seeschiff



Die Liegezeit bei einem Seeschiff

 $\label{eq:continuous} \mbox{Neuere Urteile} \\ \mbox{zu aktuellen Problemen aus dem Charterrecht}$

Vortrag
von
Erhard Riehmer
gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 29. September 1983

Gliederung

Vorbemerkung

I. Beginn der Liegezeit

- 1. Annahme der Bereitschaftsmeldung
- 2. "Customs Clearance"
- 3. Hafenüberfüllung
- 4. Teilverfrachtung

II. Besondere Klauseln

- "per hatch per day" "per workable hatch per day"
- 2. "weather permitting"

III. Überliegezeit

- "once on demurrage, always on demurrage"
- 2. "time used to not count"
- 3. Umleitung des Schiffes

IV. Cesser-lien Klausel

Vorbemerkung:

Es gibt kaum ein Gebiet des Seefrachtrechts, zu dem sich die Gerichte in den letzten Jahren so häufig geäußert haben, wie das der Liegezeit. Dazu rechne ich nicht nur die Zeit der eigentlichen Beladung oder Entlöschung des Seeschiffes, sondern vor allem auch die Zeit des Wartens vor dem Hafen. Gerade dieser Reiseabschnitt kann - unter wirtschaftlichen Aspekten betrachtet - für die Beteiligten von großer Bedeutung sein und führt damit naturgemäß zu einer Vielzahl von Gerichts- und Schiedsgerichtsverfahren. Es darf daher nicht verwundern, daß sich die Gerichte gerade auch mit Fragen der Liegezeit beschäftigt haben. Man muß jedoch leider feststellen, daß deutsche Gerichte nur selten Gelegenheit hatten, sich zu äußern. Dies liegt, worauf Liesecke zu Recht hinweist (1), vor allem daran, daß gerade deutsche Gerichte durch die Vereinbarung von ausländischen Schiedsgerichten in Charterverträgen von der Rechtsprechung auf dem Gebiet des Seehandelsrechts, insbesondere des Charterrechts, ausgeschlossen sind. In dieser Situation ist es nur zu bedauern, daß die Schiedssprüche, die von deutschen Schiedsgerichten ergehen, überwiegend unveröffentlicht bleiben, so daß nur vereinzelt Material zu diesem Themenkreis zur Verfügung steht.

Ganz anders dagegen der anglo-amerikanische Rechtskreis, dessen ordentliche Gerichte und Schiedsgerichte fortlaufend zu Entscheidungen von Streitfällen auf dem Gebiete des Charterrechts angerufen werden und die damit zur Klärung von Rechtsfragen und zur Entwicklung des Seefrachtrechts besonders beitragen (2).

Liesecke, Die Seetüchtigkeit des Schiffes beim Frachtvertrag in der Rechtsprechung, insbesondere des Bundesgerichtshofes. Festschrift für Karl Sieg, S. 345.

⁽²⁾ Die englischen Gerichte können in Schiedsgerichtssachen gemäß Section 21 Arbitration Act, 1979 angerufen werden, wenn es um die Klärung von Rechtsfragen

I. Beginn der Liegezeit

1. Annahme der Bereitschaftsmeldung

Ein nicht geringer Teil dieser soeben erwähnten Meinungsverschiedenheiten betrifft ganz allgemein Fragen der Liegezeitberechnung und speziell das Problem der Wirksamkeit der Bereitschaftsmeldung. Ich möchte daher mit einem Fall besonderer Art beginnen, der sich im Zusammenhang mit der Abgabe der Bereitschaftsmeldung in einem Löschhafen ergeben hatte.

Nach § 594 Abs. 1 HGB "hat der Kapitän, sobald er zum Löschen fertig und bereit ist, dies dem Empfänger anzuzeigen". Entsprechendes gilt gemäß § 567 Abs. 1 HGB für den Ladehafen. Die Löschbereitschaft ist dem Empfänger anzuzeigen. Zuweilen ist der Agent laut Charterparty berechgit, die Bereitschaftsmeldung entgegenzunehmen (3). In der Praxis wird die Bereitschaftsanzeige häufig vom Adressaten angenommen (akzeptiert). Es stellt sich die Frage, ob dies notwendig ist und welche Rechtsfolge sich daraus ergeben kann.

Sie wissen vielleicht, daß die Annahme der Bereitschaftsmeldung nicht erforderlich ist. Nach Auffassung eines Teiles der Literatur stellt sie nämlich eine Rechtshandlung (4), nach Meinung anderer eine empfangsbedürftige Willenserklärung (5) dar. Dieser Meinungsstreit hat jedoch keine praktische Auswirkung, da nach beiden Ansichten die Vorschriften über Willenserklärungen (§ 130 BGB) -

⁽³⁾ Für den Ladehafen s. Peters, Der Beginn der Liegezeit, S. 49.

⁽⁴⁾ Peters S. 48; Prüßmann-Rabe § 567 Anm. C 1a.

⁽⁵⁾ Schaps-Abraham § 567 Anm. 7; Warneken, Lade- und Löschfristen im Seerecht, S. 31.

analog bzw. direkt - Anwendung finden ^(5a). Die Bereitschaftsanzeige wirkt folglich mit ihrem Zugang beim Adressaten (Erklärungsempfänger). Was kann die Annahme der Bereitschaftsmeldung bewirken? Ich möchte hier nicht darauf eingehen, welche Bedeutung die Annahme der Bereitschaftsmeldung - insbesondere einer unwirksamen Bereitschaftsmeldung - durch den Befrachter hat ⁽⁶⁾. Es interessiert vielmehr, ob die Annahme der Bereitschaftsmeldung auch für den Reeder rechtlich von Bedeutung sein kann.

Diese Frage erörterte ein Hamburger Schiedsgericht (7). Ein Schiff, das unter einer Gencon Charter Ladung transportierte, war am 22. August auf der Reede von Derince, einem kleinen türkischen Hafen, angekommen und mußte wegen Überfüllung des Hafens warten. Der Kapitän meldete das Schiff am nächsten Morgen löschbereit. Die Bereitschaftsmeldung war vom Empfänger akzeptiert worden. Im Statement of Facts hieß es: "Notice of readiness tendered and accepted Wednesday, 23/8, 09.00 hours".

Es entspann sich ein Streit über die Wirksamkeit der Anzeige und den Beginn der Liegezeit. Der Reeder wollte die Bereitschaftsanzeige nicht gelten lassen, weil seiner Ansicht nach das Schiff noch nicht "arrived", sie also zu früh gegeben worden war. Infolgedessen berechnete er die Wartezeit nach der Gencon-Warteklausel. Dies war wegen eines Wochenendes von Bedeutung. Der Befrachter hingegen berief sich auf die Bereitschaftsmeldung und berechnete die Liegezeit in Übereinstimmung mit der Zeitzählungsklausel in der Charterparty. Seiner Ansicht nach kam die Warteklausel nicht zum Zuge.

⁽⁵a) Trappe, Die Liegezeit eines Charterschiffes in der neueren deutschen und englischen Rechtsprechung, ZHR 131, S. 60.

⁽⁶⁾ Zum Stand der Meinungen vgl.Prüßmann-Rabe § 567 Anm. C 4.

⁽⁷⁾ Schiedsspruch vom 8.5.1981, Schutzverein Deutscher

Das Schiedsgericht hielt, ohne die Frage der Wirksamkeit der Bereitschaftsanzeige zu beantworten, den Einwand des Reeders für unzulässig, weil er an die Erklärung des Kapitäns gebunden sei. Das sich Berufen auf die Unwirksamkeit der Notiz verstoße gegen Treu und Glauben. Das Schiedsgericht führte dazu aus:

"Von der durch den Kapitän gegebenen, von dem Agenten unterschriebenen und seitens der Empfänger akzeptierten Löschbereitschaftsnotiz darf die Klägerin nicht einseitig abgehen. Sie ist vielmehr an die Erklärung gebunden, zumal durch das Akzept die Frage der Löschbereitschaft gerade einem etwaigen Streit der Parteien entzogen worden ist. Es würde dem Verbot des 'venire contra factum proprium', welches unter dem Gesichtspunkt von Treu und Glauben gemäß § 242 BGB allgemeine Gültigkeit besitzt, widersprechen, wenn es der Klägerin freistünde, diese Erklärung ohne Rechtsgrund zu widerrufen (8)."

Das Schiedsgericht hat damit einen neuen Gedanken in die Diskussion gebracht, nämlich, daß die Erklärung des Kapitäns, lade- bzw. löschbereit zu sein, den Reeder an die Erklärung des Kapitäns bindet. Durch die Abgabe der Bereitschaftsmeldung und ihre Annahme durch den Erklärungsempfänger wird quasi ein Einvernehmen hinsichtlich der Wirksamkeit der Notiz erzielt, an das beide Parteien gebunden sind. Damit ist die Frage der Wirksamkeit der Bereitschaftsmeldung von vornherein einem späteren Streit entzogen. Als Folge dieser Auffassung kann sich daraus zum Beispiel bei unwirksamer Bereitschaftsmeldung - eine Vorverlegung des Zeitpunkts der Bereitschaftsmeldung und des Beginns der Liegezeit ergeben, ein an sich - aus Reeders Sicht - wünschenswertes Ziel. Ich will hier die rechtliche Argumentation des Schiedsgerichts nicht näher

⁽⁸⁾ Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1981,

bewerten. Sicherlich wird man die Aussage des Schiedsgerichts nicht verallgemeinern dürfen. Eine zu früh abgegebene und damit fehlerhafte Bereitschaftsmeldung ist unwirksam und muß normalerweise wiederholt werden. In Ausnahmefällen mag etwas anderes gelten. Bedeutsam ist das Ergebnis. Es läßt die auch andernorts feststellbare Tendenz erkennen, die geographischen Gremzen für die Abgabe der Bereitschaftsmeldung nicht mehr so eng zu ziehen.

2. "Customs Clearance"

Die Abgabe der Bereitschaftsmeldung wird hin und wieder vertraglich von der Erfüllung bestimmter Voraussetzungen abhängig gemacht, wie etwa im Ladehafen von der Bestätigung der Ladefertigkeit (9) oder der Zollabfertigung.

Von derartigen Fällen abgesehen kann man es jedoch seit dem Urteil in dem englischen Streitfall The "Tres Flores" (10) als gefestigte Rechtsprechung ansehen, daß die Wirksamkeit der Bereitschaftsmeldung normalerweise nicht davon abhängt, ob zum Zeitpunkt ihrer Abgabe bereits sämtliche Formalitäten (z.B. die Gewährung von "free pratique") erledigt sind, sofern deren Erledigung nicht den vorgesehenen Ladebzw. Löschbeginn verzögert. Anders - wie gesagt - wenn der Frachtvertrag ausdrücklich vorschreibt, daß vor Abgabe der Bereitschaftsmeldung bestimmte Maßnahmen abgeschlossen oder sonstige Voraussetzungen erfüllt sein müssen (11).

Dies war der Fall bei der Vercharterung des MS "Apollon", das auf der Grundlage einer Baltimore Berth Grain Form C Charterparty – einem amerikanischen Charterformular – für

⁽⁹⁾ Z.B. die Klausel "Notification of vessel's readiness must be ... accompanied by pass of the inspector of vessel's readiness in all compartments", der Baltimore Berth Grain CP.

^{(10) (1973) 2} Lloyd's Rep. 247 (The "Tres Flores").

⁽¹¹⁾ Z.B. Klausel 6 Synacomex CP, Kl.9 Africanphos CP in hezug auf "free pratique".

eine Ladung Getreide von Argentinien nach Bombay verchartert war (12). In diesem Charterformular heißt es u.a.:

"... before this notice can be given, vessel also having been entered at the Custom House ..."

MS "Apollon" war am 19. September in Bombay angekommen. Da der Hafen überfüllt war, mußte es auf Reede warten. In Ubereinstimmung mit den örtlichen Zollbestimmungen, "Prior to entry rules" genannt, wurde das Schiff am 19. September vorläufig "einklariert". Nach den "Prior to entry rules" sind die Schiffe berechtigt, bei Freiwerden eines Liegeplatzes in den Hafen einzulaufen und mit den Ladungsarbeiten zu beginnen. Die endgültige Zollabfertigung ("Final entry") erfolgt bei Ankunft am Liegeplatz. Nach der vorläufigen Zollabfertigung am 19. September hatte der Kapitän das MS "Apollon" löschbereit gemeldet. Am 8. Oktober wurde das Schiff endgültig zollamtlich abgefertigt.

Es ging um die Frage, ob mit der vorläufigen Zollabfertigung gemäß den "Prior to entry" Bestimmungen das Erfordernis der vorstehend zitierten Klausel erfüllt war, nämlich das Schiff im Sinne der Klausel "having been entered at the Custom House" und damit die am 19. September abgegebene Bereitschaftsmeldung wirksam war. Das Gericht bejahte diese Frage, weil dies dem wirklichen und kaufmännisch richtigen Verständnis des Vertrages entsprach.

Richter Bingham führte dazu u.a. aus:

"... for all practical purposes the entry that mattered was the entry that occured on Sept. 19, that being, so far as customs were concerned, the formal prelude to discharge. Although the language of the charterparty did not expressly refer to entry under the "Prior to entry" rules, it was, in my judgement, both the correct and the commercial construction of this contract that the

vessel was indeed entered at the time when entry was necessary and required in order to permit discharge."

Dem Ergebnis kann man ohne weiteres zustimmen. Positiv anzumerken ist, daß sich das Gericht nicht ausschließlich am Wortlaut der Klausel orientiert, sondern sie im kaufmännisch richtig verstandenen Sinn interpretiert und angewendet hat.

3. Hafenüberfüllung

Mit dem Problem vertragskonformer Auslegung - es ging um die Auslegung von zwei Vertragsklauseln - hatte sich auch House of Lords in letzter Instanz zu befassen, ein Fall übrigens, der durch die Entscheidung von Court of Appeal in der Vorinstanz viel Unruhe, vor allem bei Tankerreedern, und teilweise auch Unverständnis bei Schiffahrtsjuristen hervorgerufen hatte. Der Streitfall ist als "Laura-Prima"-Entscheidung bekannt (13).

MS "Laura Prima" sollte unter einer Exxonvoy 1969 Charter in einem libyschen Hafen Öl laden. Es erreichte die Reede des Hafens am 27. November und gab Ladebereitschaftsnotiz. Dies entsprach dem Vertrag. Wegen Überfüllung konnten die Befrachter dem Schiff erst am 6. Dezember einen Ladeplatz anweisen. Die Reederei beanspruchte für die Wartezeit von 9 Tagen 8 Stunden und 50 Minuten Liegegeld.

Das Gericht mußte sich bei seiner Rechtsfindung mit dem Inhalt zweier Klauseln in der Charter auseinandersetzen, die beide für sich etwas Unterschiedliches regelten.

Klausel 6 besagte:

"... where delay is caused to vessel getting into berth after giving notice of readiness for any reason over which charterer: has no control, such delay shall not count as used laytime."

Klausel 9 bestimmte:

"The vessel shall load at any safe place ... reachable on her arrival, which shall be designated and procured by charterer ... ".

Die Richter hatten zu entscheiden, in welchem Verhältnis beide Klauseln zueinander stehen. Court of Appeal hatte zuvor die Ansicht vertreten, daß Klausel 6 der Klausel 9 vorgehe, und daß die Überfüllung des Hafens und damit die Nichtverfügbarkeit eines Ladeplatzes bei Ankunft des Schiffes ein Umstand "beyond charterers' control"sei. Das Gericht hatte folglich den Anspruch der Reederei auf Liegegeld verneint.

House of Lords hielt beide Klauseln für zueinander passend, meinte jedoch im Gegensatz zu Court of Appeal, daß der Richter der ersten Instanz Recht habe. Richter Mocatta hatte nämlich entschieden, daß Klausel 6 CP erst dann zur Anwendung kommt, und die Charterer erst dann schützt, wenn diese zuvor ihrer Verpflichtung gemäß Klausel 9 nachgekommen sind und dem Schiff einen sicheren Ladeplatz ("reachable on arrival") angewiesen haben. House of Lords stimmte dieser Rechtsauffassung ausdrücklich zu. Die Richter ergänzten, das Wort "berth" in Klausel 6 bedeute soviel wie "designated and procured berth", zu dem das Schiff auf Anweisung des Charterers verholen soll (14). Solange der Charterer noch keinen Ladeplatz ("berth") angewiesen hat, kommt Klausel 6 CP (noch) nicht zur Anwendung.

Beide Urteile zeigen - bei aller Unterschiedlichkeit der darin erörterten Probleme - zum einen die wirtschaftlichen Hintergründe derartiger Auslegungsstreitigkeiten, zum anderen, daß es nicht immer ganz einfach ist, stets zu wirklich sachgerechten Auslegungen und damit Lösungen zu kommen. Ich meine jedoch, daß den Richtern dies in beiden Fällen gelungen ist.

4. Teilverfrachtung

Im Blickpunkt interessierter Schiffahrtsjuristen standen auch einige Entscheidungen englischer Gerichte zu Problemen der Liegezeitberechnung bei Vorliegen mehrerer Frachtverträge. Es handelt sich dabei in der Regel um die Vercharterung eines Schiffes für den Transport mehrerer Teilladungen auf der Grundlage mehrerer separater Frachtverträge. Allein die Tatsache, daß es sich häufig nicht einrichten läßt, jede Teilpartie von der anderen getrennt im Schiff unterzubringen, und es notwendig ist, die Ladung zusammenzustauen, führt zwangsläufig zu Fragen der Ladebereitschaft und der Berechnung der Liegezeit unter dem jeweiligen Frachtvertrag. Das Reichsgericht (15) hat einmal – in einem Fall zum Binnenschiffsverkehr – die Vertragslage wie folgt beschrieben:

"Jeder Frachtvertrag ist grundsätzlich für sich zu behandeln, und es kommen ebenso viele selbständige Löschzeiten in Betracht, wie durch Ladeschein legitimierte Empfänger vorhanden sind. Die Dauer der Löschzeit bestimmt sich für jeden einzelnen Ladungsempfänger selbständig nach der Menge der für ihn zu löschenden Güter. Die Löschzeit wird für jeden einzelnen Empfänger durch die ihm gegenüber vom Frachtführer abzugebende Erklärung der Löschbereitschaft gesondert in Lauf gesetzt."

Man könnte also meinen, daß die Rechtslage damit klar ist. Wie Beispiele - vor allem aus der englischen Judikatur - zeigen, ist dies jedoch keineswegs so. Ein älterer Streitfall aus der englischen Rechtsprechung verdeutlicht das Problem.

Das MS "Massalia" war für eine Teilladung Mehl von Antwerpen und Bordeaux nach Colombo befrachtet worden. Der Reeder hatte sich das Recht einräumen lassen, "en route" komplettieren zu dürfen. Dies tat er in Port Said, wo er eine Partie Stückgut lud, die er über die Mehlladung in Luke 2,4 und 5 staute. In Colombo mußte zwischen dem 24. und 27. Oktober zunächst die Stückgutladung entlöscht werden. Am 27. Oktober war die Mehlladung vollständig zugänglich. Reederei und Befrachter stritten darüber, ob die Liegezeit unter der "Mehlcharter" am 24. oder erst am 27. Oktober zu zählen begonnen hatte. Das englische Gericht (16) meinte "laytime did not begin to run until after the flour cargo was accessible, which time ... was on Saturday, October 27.". Die Zeit zählte also erst ab 27. Oktober und nicht schon mit Beginn der Entlöschung der Stückgüter.

Das Gericht hatte also den Beginn der Zeitzählung unter der "Mehlcharter" einfach auf einen späteren Zeitpunkt verlagert. Das Ergebnis mag verwundern, denn - da erst zu diesem Zeitpunkt die Löschbereitschaft in bezug auf die Mehlladung vollständig gegeben war - hätte man auch die Frage stellen können, ob das Schiff bei Abgabe der Löschbereitschaftsnotiz in bezug auf die Mehlladung überhaupt löschbereit war. Diese Frage ließe sich durchaus verneinen, denn zur "physical readiness" eines Schiffes gehört gerade auch, daß das Schiff dem Befrachter effektiv zur Entlöschung zur Verfügung steht, er also sogleich entlöschen kann. Das Schiff muß - wie Lord Reid es im "Johanna Oldendorff"-Urteil (17) ausdrückte "at the immediate and effective disposition of the charterer" sein. Dies ist beim Überstauen von Ladung jedoch nur bei der unmittelbar zugänglichen Ladungspartie, nicht jedoch bei der überstauten Ladung gegeben.

Ob ein deutsches Gericht ebenso entschieden hätte?

Diese Frage läßt sich nicht mit einem eindeutigen "Ja" beantworten. Vergleichbare Urteile sind mir nicht bekannt.

^{(16) (1960) 2} Lloyd's Rep. 352 (The "Massalia").

^{(17) (1073) 9} Lloyd's Ren. 291 (The "Johanna Oldendorff").

Eine unwirksame Bereitschaftsmeldung muß - wie wir gehört haben - wiederholt werden. Nach Entlöschung der Stückgüter hätte also der Kapitän oder der Agent des Schiffes den Empfänger der Mehlladung erneut benachrichtigen müssen. Dies wird er sicherlich getan haben, jedenfalls wurde mit der Entlöschung der Mehlladung begonnen. Man könnte diese Benachrichtigung als Bereitschaftsmeldung gelten lassen, sofern nicht Formvorschriften des Vertrages etwas anderes erfordern. Die Zeit würde nach Ablauf der Notizfrist zählen, also zeitlich später als es das englische Gericht angenommen hat.

Einen anderen Weg, der sich - wie ich finde - jedoch juristisch nicht präzise begründen läßt, hat das englische
Gericht beschritten, nämlich die Bereitschaftsmeldung
in dem Zeitpunkt als wirksam anzusehen, in dem die Mehlladung vollständig zugänglich war. Den Gedanken, die Notiz
nach Eintritt ihrer Voraussetzungen als wirksam zu behandeln, findet man auch in anderen Entscheidungen, so
z.B. jüngst in einem Londoner Schiedsspruch vom 29.4.1983⁽¹⁸⁾,
wo es im Hinblick auf eine unwirksame Bereitschaftsmeldung
heißt:

"On a strict application of the law, a new and valid notice should have been tendered by owners after the 19th February in order to trigger off the counting of laytime. No such new notice was tendered and on purely legal and technical grounds charterers might be able to argue that laytime in the absence of a valid notice never commences to count. We do not accept this approach which would result in the vessel being loaded without any laytime accruing against charterers. We prefer a more common sense and commercial approach and say that the notice is deemed to have become valid at 09.00 hours on Wednesday, the 20th February, with laytime commencing to count

Im Grunde genommen führt diese Betrachtungsweise zu akzeptablen Ergebnissen, die den Erfordernissen der Schifffahrtspraxis Rechnung tragen.

In der Zwischenzeit sind in England weitere Urteile zu diesem Themenkreis ergangen (19).

Das jüngste Urteil betraf das MS "Oriental Envoy" (20). Das Schiff war an denselben Befrachter für zwei Teilladungen Reis verchartert worden. Der erste Vertrag war am 12. Juni ("Juni-Charter"), der zweite Vertrag am 24. Juli (Juli-Charter") abgeschlossen worden. Vereinbart war außerdem:

"General cargo to be loaded if part cargo declared, after rice at ... and discharged prior to grain."

Die Ladung unter der "Juni-Charter" wurde in den Räumen 1, 3, 5 und 7, die Ladung gemäß "Juli-Charter" in den Räumen 2, 4 und 6 gestaut. Die Reederei hatte Stückgutladung hinzugebucht. Bei Ankunft im Löschhafen befand sich in den Räumen 2, 4 und 6 noch Stückgut auf der Ladung, die unter der "Juli-Charter" geladen worden war. Der Agent der Reederei hatte das Schiff am 25. Dezember löschbereit gemeldet, ohne sich dabei ausdrücklich auf einen der beiden Verträge zu beziehen. Am 10. Februar erklärten die Empfänger, daß sie die Löschbereitschaftsmeldung erst nach Entlöschung der Stückgüter akzeptierten. Dies war am 8. März der Fall.

Das Gericht sah keine Hinderungsgründe für die Abgabe der Bereitschaftsmeldung in bezug auf die Ladung, die unter der "Juni-Charter" geladen und die sofort zugänglich war.

^{(19) (1975) 1} Lloyd's Rep. 426 (The "Agios Stylianos"), (1979) 2 Lloyd's Rep. 408 (The "Sea Pioneer").

^{(20) (1982) 2} Lloyd's Rep. 266 (The "Oriental Envoy").

Es hielt die Bereitschaftsmeldung aber auch für die "Juli-Charter" gültig, allerdings mit der Maßgabe, daß die Zeit unter der "Juli-Charter" erst ab 8. März zählte, also nach Entlöschung der Stückgutpartie. Die Entscheidung entspricht insoweit dem Massalia-Urteil.

Der Fall behandelte noch ein anderes Problem, nämlich das des "doppelten" Liegegeldes, also, ob der Reeder berechtigt ist, für die Entlöschung seines Schiffes Liegegeld unter jedem Vertrag, mithin doppelt zu kassieren. Im Gegensatz zu einem Urteil aus dem Jahre 1979 (21) bejahte das Gericht dies.

Das Problem des "doppelten" Liegegeldes ergibt sich nach englischem Recht deswegen, weil Liegegeld nach englischer Rechtsauffassung seiner rechtlichen Natur nach Schadensersatz ist, und zwar Schadensersatz wegen Verzögerung ("detention") des ganzen Schiffes. Wird bereits "Schadensersatz" wegen Verzögerung des ganzen Schiffes aufgrund eines Vertrages geleistet, fällt es schwer einzusehen,daß daneben ein weiterer Anspruch auf "Schadensersatz" aufgrund eines anderen Vertrages besteht. Der Richter hielt dies jedoch im vorliegenden Fall für zulässig und sprach der Reederei Liegegeld unter jedem der beiden Verträge zu.

Die Frage des "doppelten" Liegegeldes stellt sich im deutschen Recht nicht. Denn - wie Sie wissen - stellt das Liegegeld nicht Schadensersatz wegen Verzögerung des Schiffes dar, sondern ist eine vertraglich vereinbarte Vergütung dafür, daß der Befrachter das Schiff länger als vereinbart belädt oder entlöscht (22). Dies gilt natürlich auch für jeden Frachtvertrag über eine Teilladung.

Im Rahmen der Vertragsfreiheit sind die Grenzen für derartige Vertragsvereinbarungen weit gezogen, und werden nur

^{(21) (1979) 2} Lloyd's Rep. 408 (The "Sea Pioneer").

⁽²²⁾ Prüßmann-Rabe § 567 Anm. G 1 a mit Hinweis auf BGH-

durch das Erfordernis der guten Sitten (§ 138 BGB) oder von Treu und Glauben (§ 242 BGB) eingeengt.

Auch in Zukunft werden sich Streitfragen nicht vermeiden lassen.

Muß der Befrachter z.B. auch Liegegeld für die Zeit zahlen, um die sich die Beladung verzögert hat, weil gleichzeitig eine andere Teilladung geladen wurde? Wie verhält es sich, wenn das Schiff wegen einer der an Bord befindlichen Ladungen auf das Freiwerden des Lade- oder Löschplatzes warten muß (23)? Hierauf allgemein gültige Antworten zu geben, erscheint mir zu theoretisch. Man sollte die Beantwortung daher der Einzelfallprüfung überlassen.

II. Besondere Klauseln

Von besonderer Bedeutung sind einige neuere Urteile, die sich mit der Auslegung der Klauseln "per hatch per day", "per workable hatch per day" und "weather permitting" befaßt haben.

1. "per hatch per day" - "per workable hatch per day"

Lassen Sie mich mit einem Urteil des OLG Düsseldorf beginnen ⁽²⁴⁾. Meines Wissens ist es das erste Mal, daß sich ein deutsches Gericht mit der Auslegung der Klauseln "per hatch per day" und "per workable hatch per day" befaßt hat. In dem entschiedenen Fall war die Löschzeit nicht nach Tagen oder Stunden vereinbart worden, sondern es hieß:

"Laytime for discharging 200 T. per hatch per day per w.w. day SHEX unless used but maximum 800 T. per day."

⁽²³⁾ Weitere Beispiele finden sich bei Schaps-Abraham, 9 614 Anm. 29-31.

⁽²⁴⁾ Vers.Recht 1982 S.1139.

Es ging um die Frage, wieviel liegegeldfreie Zeit dem Befrachter nach dieser Klausel zur Verfügung steht. Das Schiff hatte 7.472.24 Tonnen Stahlknüppel geladen. Davon waren 3.029,86 Tonnen in den durch Luke 4 zu entladenden Laderaum gestaut worden. Die Reederei errechnete die erlaubte Löschzeit, indem sie die vereinbarte tägliche Laderate von 200 Tonnen mit der Anzahl der Luken multiplizierte und die Gesamtladungsmenge durch das Ergebnis - höchstens 800 Tonnen - teilte. Sie kam damit auf eine erlaubte Löschzeit von 9 Tagen 8 Stunden und 15 Minuten. Sie wandte damit die sogenannte Multiplikationsmethode an, nach der der jeweilig vereinbarte Tagessatz mit der Anzahl der Luken des Schiffes multipliziert wird, um auf die tägliche Lade- bzw. Löschleistung zu kommen. Die Gesamtladungsmenge ist sodann durch die so errechnete Lade- bzw. Löschleistung zu teilen, wobei sich im vorliegenden Fall die Besonderheit ergab, daß diese auf maximal 800 Tonnen begrenzt war.

Die Befrachter wollten hingegen die Löschzeit nach dem Größte-Luken-Prinzip berechnet wissen. Dieses Prinzip besagt, daß die größte Teilmenge (im vorliegenden Fall 3.029,86 Tonnen) durch die vereinbarte Löschrate pro Luke, also 200 Tonnen, zu teilen ist. Dies ergab eine erlaubte Löschzeit von 15 Tagen 3 Stunden und 35 Minuten.

Das OLG Düsseldorf folgte der Multiplikationsmethode.

Das Gericht stützte sich dabei auf zwei ältere Hamburger
Schiedssprüche (25) sowie das englische Urteil im Streitfall The "Theraios" (26). Es begründete seine Ansicht im einzelnen wie folgt.

Zwischen den Klauseln "per hatch per day" und "per work-

⁽²⁵⁾ Schiedsspruch v.10.9.1954 in Hansa 1954 S.1755 und vom 12.7.1955 in Hansa 1955 S.1568.

^{(26) (1971) 1} Lloyd's Rep. 209 (The "Theraios").

able (oder "working") hatch per day" ist zu unterscheiden. Das Wort "workable" oder "working" vor "hatch" bringt zum Ausdruck, daß es nur auf die Luken ankommt. durch die die Beladung bzw. Entlöschung möglich ist. Da aber in der Regel die Beladung bzw. Entlöschung des höchstbeladenen Schiffsraumes die längste Zeit in Anspruch nimmt und das gleichzeitige Beladen bzw. Entladen der übrigen, weniger beladenen (zu beladenden) Räume zeitlich nicht ins Gewicht fällt, genügt es, daß allein die größte Luke als "workable" ("working") behandelt wird, durch die die größte Teilmenge geladen bzw. gelöscht wird. Bei "workable hatch" ist also die größte Teilmenge durch die Löschrate pro Luke zu dividieren (Größte-Luken-Prinzip). Das OLG Düsseldorf meinte, daß diese Berechnungsmethode der tatsächlichen Benutzbarkeit der Luken und damit der tatsächlichen Verteilung der Ladung im Schiff Rechnung trägt.

Fehlt hingegen das Wort "workable" (oder "working") vor "hatch", gilt dieses Prinzip nicht, sondern die eingangs beschriebene Multiplikationsmethode (27).

Erwähnenswert ist, wie gründlich sich das Gericht mit der englischen Entscheidung im Streitfall The "Theraios" auseinandergesetzt hat, der es gefolgt ist. Zur Untermauerung, daß die von ihm gefundene Auslegung der Verkehrssitte entspricht, verwies das OLG Düsseldorf interessanterweise auf die Charterparty Laytime Defini-

⁽²⁷⁾ OLG Düsseldorf, a.a.O., S. 1140

tions 1980 Nr. 8 und 9 ^(27a). Einige der hier Anwesenden werden sich noch recht gut an die Verhandlungen dieser Laytime Definitions erinnern, die Gegenstand der CMI-Konferenz in Rio de Janeiro im Jahre 1977 waren. Das Gericht meinte dazu:

"Der Umstand, daß die mit dem Seehandel befaßten Verbände eben diese Auslegungen zur allgemeinen Anwendung vorgeschlagen haben, zeigt, in welchem Maße die durch die vorerwähnten Gerichtsentscheidungen entwickelten Grundsätze Eingang in die Verkehrssitte gefunden haben. Der unbefangene Betrachter konnte mithin eine 1979 vereinbarte klausel nur in dem oben dargestellten Sinne verstehen."

⁽²⁷a) Ziffer 8 lautet:

"PER HATCH PER DAY" - means that laytime is to be calculated by multiplying the agreed daily rate per hatch of loading/discharging the cargo by the number of the ship's hatches and dividing the quantity of cargo by the resulting sum. Thus:

Laytime = Quantity of Cargo = Days.

Daily Rate x Number of Hatches

A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

Ziffer 9 lautet:
"PER WORKING HATCH PER DAY" or "PER WORKABLE HATCH
PER DAY" - means that laytime is to be calculated
by dividing the quantity of cargo in the hold with
the largest quantity by the result of multiplying
the agreed daily rate per working or workable hatch
by the number of hatches serving that hold. Thus:

A hatch that is capable of being worked by two gangs simultaneously shall be counted as two hatches.

Als Fazit ist festzuhalten, daß die Berechnung der Dauer der erlaubten Zeit bei der Klausel "per hatch per day" nach der Multiplikationsmethode, bei der Klausel "per workable hatch per day" nach dem Größte-Luken-Prinzip erfolgt (28).

Ob damit allerdings die Streitfragen endgültig ausgeräumt sind, möchte ich bezweifeln. Mir liegt beispielsweise ein Londoner Schiedsspruch vom 2. Januar 1979 vor ⁽²⁹⁾, der bei der Klausel "per weather working hatch per day" der Multiplikationsmethode gefolgt ist.

Begründung:

"It seems to me that the words "weather working" although they preceed the word "hatch" refer to the word "day" and not to the word "hatch"."

Ein kürzlich ergangenes Urteil im Streitfall The "Aegis Progress", das leider noch nicht in vollem Wortlaut vorliegt, scheint die bisherige englische Rechtsauffassung im Grundsatz zu bestätigen (30).

⁽²⁸⁾ Zur Bedeutung von "workable hatch" sind weitere Entscheidungen ergangen, so z.B. Handelsgericht Paris, Urteil v.28.10.1964; BIMCO Monthly Circular 1962, 9707; polnischer Schiedsspruch BIMCO Monthly Circular 1950, 3878; bei "workable hatch" ist auch in den englischen Streitfällen The "Sandgate", (1929) 35 Ll. L.Rep.9; (C.A.) 151 und Compania de Navigation Zita S.A. v.Louis Dreyfus & Cie.(Zita-Fall),(1953) 2 Lloyd's Rep.472 das Größte-Luken-Prinzip angewendet worden.

⁽²⁹⁾ Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1978, S. 35.

⁽³⁰⁾ Queen's Bench Division, Urteil v.9.5.1983 in Lloyd's Maritime Newsletter 94 vom 9. Juni 1983 (The "Aegis Progress"). Es heißt dort u.a.: "In most cases the required calculation could be done by identifying the critical hatch or hold and then calculating the laytime for that hatch; in exceptional cases, and this was one, more than one hatch was critical and therefore more than one hatch had to be taken into account in calculating the laytime."

2. "weather permitting"

In den meisten Frachtverträgen, die man heutzutage antrifft, finden sich sehr detaillierte Regelungen darüber, wann der Lauf der Liegezeit unterbrochen wird. Eine dieser Vereinbarungen ist die bekannte Klausel "weather permitting", wie sie beispielsweise in Klausel 6 des gedruckten Textes der Gencon Charter enthalten ist (31).

Zur Auslegung dieser Klausel sind in jüngster Zeit zwei englische Urteile bekannt geworden, die besonders eindrucksvoll zeigen, welch plötzlichem Wandel der Anschauungen der Inhalt bestimmter Klauseln selbst nach jahrzehntelanger einhelliger Auffassung unterliegen kann, und zwar gelegentlich sogar gegen die Ansichten weiter Kreise der Betroffenen, hier der Reeder und Befrachter.

Beginnen möchte ich die Darstellung des Problems wiederum mit einem Blick in das Gesetz. § 573 HGB besagt, daß die Tage nicht zählen, "an denen durch Wind und Wetter oder durch irgendeinen anderen Zufall entweder 1. die Lieferung nicht nur der bedungenen, sondern jeder Art von Ladung an das Schiff oder 2. die Übernahme der Ladung verhindert ist" (32).

Die Ladezeit wird also unterbrochen, wenn das Wetter, z.B. Regen, den Transport von Ladung an das Schiff unmöglich macht (erster Fall) oder die Übernahme der Ladung verhindert (zweiter Fall).

Von dieser gesetzlichen Regelung leitet man allgemein ab, daß nach dem Verständnis des Gesetzes geladen werden sollte (33).

⁽³¹⁾ Klausel 6 Gencon CP lautet: "The Cargo shall be loaded within ... weather permitting, Sundays and holidays excepted...".

⁽³²⁾ Entsprechendes gilt gem. § 597 HGB für den Löschhafen.

⁽³³⁾ Trappe, ZHR 131, S.70.

Das Wetter hat also keinen Einfluß auf den Lauf der Liegezeit, wenn das Schiff z.B. wegen Überfüllung des Hafens wartet und es während dieser Wartezeit regnet. Schlechtes Wetter ist nach der gesetzlichen Regelung nur dann von Bedeutung, wenn es die Beladung des Schiffes tatsächlich verhindert (34).

Nichts anderes besagt die Klausel "weather permitting" - wettererlaubend ⁽³⁵⁾. Der Wortlaut der Klausel läßt keine andere Auslegung zu.

In der ersten Ausgabe von Summerskill's "Laytime" (36) kann man auf Seite 58 folgendes lesen:

"The effect of the words"weather permitting" when employed, as is usual, in a clause dealing with loading and discharging time, is to interrupt the laytime so long as weather actually prevents work. They are words of exception. They are thus distinguishable in the effect from the words "weather working day". In the latter case laytime is interrupted when the weather could not have permitted work, even if such work would not have been done if the weather permitted it (37)."

In der zweiten Aufklage, die 1973 erschienen ist, kann man noch dasselbe lesen (38).

⁽³⁴⁾ Entsprechendes gilt stets für die Entlöschung.

⁽³⁵⁾ Zu demselben Ergebnis kommt Capelle, Die Frachtcharter, S. 225.

⁽³⁶⁾ Die Erstausgabe ist 1966 in London erschienen.

⁽³⁷⁾ Summerskill bezieht sich auf den Fall Compania Naviera Azuero S.A. v.British Oil and Cake Mills Ltd., (1957) 1 Lloyd's Rep. 312.

⁽³⁸⁾ Summerskill, 2nd Ed., Abschnitt 5 - 10.

Die Rechtslage war also auch in England klar und eindeutig. Sie entsprach dem Verständnis der Schiffahrtspraxis (38a).

Eine Änderung dieser Auffassung schien sich erstmals 1978 anzubahnen, als Queen's Bench Division im Streitfall The "Camelia" and "Magnolia" (39) die Bedeutung der Klausel "weather permitting" einschränkte und Richter Brandon den Abzug von Regenzeiten während des Wartens der Schiffe auf ihre Entlöschung für vereinbar mit der Klausel "weather permitting" hielt. Damals schon kam also der Gedanke auf, daß Schlechtwetter den Lauf der Liegezeit unterbricht, wenn das Wetter, würde das Schiff laden (löschen), die Liegezeit unterbrochen hätte (40).

Diese Entscheidung ist - für mich erstaunlich - in der Praxis nicht ernst genommen worden, zumindest fand sie wenig Resonanz. Es dauerte jedenfalls weitere vier Jahre, bis dieselbe Frage 1982 erneut Gegenstand von zwei Gerichtsverfahren wurde.

Zunächst befaßte sich Queen's Bench Division im Streitfall Gebr. Broere B.V.v. Saras Chimica S.p.A. (41) mit der

⁽³⁸a) Bei Carver, British Shipping Laws, § 1227 heißt es allerdings "Phrases such as 'weather permitting' are ambiguous ... and should be used with caution."

Ein Pariser Schiedsspruch vom 31.3.1978 (CAMP Nr.259) geht ebenfalls davon aus, daß bei "weather permitting" nur die Regenzeiten, die die Arbeiten effektiv verhindert haben, abgezogen werden. Neuerdings Pariser Schiedsspruch vom 13.4.1983 (CAMP Nr. 479) und vom 11.5.1983 (CAMP Nr. 492).

^{(39) (1978) 2} Lloyd's Rep. 182 (The "Camelia" and "Magnolia").

⁽⁴⁰⁾ Richter Brandon, S. 185: "I am only saying that they should be excluded if they would have had a causative effect."

⁽⁴¹⁾ Gebr. Broere B.V. v. Saras Chimica S.p.A., (1982) 2 Lloyd's Rep. 436.

Auslegung der Worte "weather permitting".

Ein Schiff (42) war im Ladehafen Sarroch auf Reede angekommen und hatte Bereitschaftsnotiz gegeben. Während das Schiff auf einen Löschplatz wartete. ließ die Hafenbehörde zeitweilig den Hafen wegen schlechten Wetters schließen, so daß Schiffe während dieser Zeit entweder den Liegeplatz nicht einnehmen konnten oder ihn wieder verlassen mußten. Reederei und Befrachter stritten darüber, ob die Liegezeit bei dem auf den Ladeplatz wartenden Schiff während dieser Zeit unterbrochen war oder nicht. Das Gericht bejahte diese Frage, denn - so das Gericht - bei der Klausel "weather permitting" kommt es nicht allein darauf an, ob sich das schlechte Wetter tatsächlich auf die Beladung des Schiffes ausgewirkt hat, sondern man muß untersuchen, welche Auswirkungen das schlechte Wetter gehabt hätte, wäre bereits geladen worden (43). Ähnlich wie die Rechtsprechung zur Klausel "weather working days" legte das Gericht den Begriff "weather permitting" abstrakt aus, d.h., es kommt nicht auf die konkrete Situation des wartenden Schiffes an, sondern es ist vielmehr der hypothetische Fall (wie wäre es, wenn das Schiff lüde) zu beurteilen. Ergibt die Prüfung, daß sich das schlechte Wetter im Fall der Beladung negativ ausgewirkt hätte, ist die Schlechtwetterzeit von der Zeitzählung auszunehmen. Damit war ein weiterer Schritt in Richtung auf das Urteil im Streitfall The "Camelia" and "Magnolia" vollzogen.

Das zweite Urteil stammt von Court of Appeal und betraf

⁽⁴²⁾ In dem Rechtsstreit ging es um vier verschiedene Frachtverträge mit jeweils gleichlautenden Bedingungen.

⁽⁴³⁾ Das Gericht führte u.a. aus: "... there must be excluded from the computation of laytime used any periods during which, had the vessel berthed on arrival, weather could have prevented loading which should otherwise have taken place."

das MS "Vorras" (44). Das Schiff war auf einer BP Voy Charterparty für den Transport einer Ladung Öl von Algerien nach Rotterdam verchartert. Klausel 15 des Vertrages lautete: "72 running hours weather permitting ...". MS "Vorras" hatte am 15. Dezember die Außenreede von Skikda erreicht und Ladebereitschaftsnotiz gegeben. Nach der Charter zählte die Ladezeit ab 19. Dezember. Zu dieser Zeit war der Hafen wegen schlechten Wetters geschlossen worden. Bei Wiedereröffnung am 20. Dezember lag ein anderes Schiff am vorgesehenen Ladeplatz. Dessen Beladung wurde durch erneut eingetretene schlechte Witterungsverhältnisse unterbrochen. Es mußte zeitweilig sogar den Hafen verlassen und war erst am 26. Dezember beladen. MS "Vorras" konnte den Ladeplatz endgültig erst am 28. Dezember einnehmen. Es ging wiederum um die Frage, ob die Schlechtwetterzeiten während des Wartens von der Zeitzählung auszunehmen sind.

Court of Appeal entschied, daß bei der Klausel "weather permitting" auch die während des Wartens anfallenden Schlechtwetterzeiten die Zeitzählung unterbrechen, denn die Worte "weather permitting" sind – wie es die Richter ausdrückten – "words of description" und nicht "words of exception". Court of Appeal bestätigte ausdrücklich die Entscheidung von Queen's Bench Division im Fall Gebr. Broere B.V. v.Saras Chimica S.p.A. und damit auch die Entscheidung von Richter Brandon aus dem Jahre 1978 (The "Camelia" and "Magnolia").

Damit gilt die frühere Auffassung, wie sie noch bei Summerskill nachzulesen ist, in England nicht mehr uneingeschränkt, sondern nur noch in der soeben beschriebenen modifizierten Form. Dies ist zu bedauern, weil man damit m.E. dem Sinn der Klausel nicht mehr gerecht wird, und eine lang geübte, international einheitliche Auslegung aufgegeben hat.

Das Urteil ist bezeichnenderweise auch in Befrachterkreisen nicht nur auf Zustimmung gestoßen. Was bleibt, ist ein Ausweg, nämlich im Frachtvertrag Ziffer 18 der Charterparty Laytime Definitions 1980 zu vereinbaren, die den Begriff "weather permitting" noch im alten Sinn definieren (45).

III. Überliegezeit

1. "once on demurrage, always on demurrage"

Der Satz des englischen Seerechts "once on demurrage, always on demurrage" besagt, daß die Überliegezeit ohne Unterbrechung läuft. In einem Urteil vom 21.5.1981 (46) hat das OLG Hamburg u.a. folgendes ausgeführt:

"MV 'A' schöpfte die Wartefrist (47) bereits beim Beladen aus, schon mit seiner Ankunft in Hamburg lief die Liegezeit, wurde also das vereinbarte Liegegeld fällig."

Um genau zu sein, es lief nicht die Liegezeit - die war nämlich schon verbraucht - sondern die Überliegezeit, also die Zeit, für die das vereinbarte Liegegeld ("demurrage") zu zahlen ist. Diese Feststellung des OLG Hamburg hatte mich u.a. veranlaßt, in einer Anmerkung zu schreiben, daß das Gericht indirekt den auch im deutschen Recht geltenden Grundsatz "once on demurrage, always on demurrage" bestätigt hat. Denn mit Ablauf der für Laden und Löschen vereinbarten Gesamtzeit war das Schiff bereits im Ladehafen auf Überliegegeld gekommen, so daß

⁽⁴⁵⁾ Ziff. 18 lautet:"'weather permitting' - means that time during which weather prevents working shall not count as laytime."

⁽⁴⁶⁾ Vers.Recht 1982 S. 894.

⁽¹⁷⁾ Hierhei handelt es sich offenbar um die vereinbarte,

die Überliegezeit mit Ankunft des Schiffes in Hamburg zählte, ohne daß die Abgabe einer Bereitschaftsnotiz erforderlich war (48).

Dieser Aussage hat Herr Dr. Rabe in einer weiteren Anmerkung zu dem Urteil widersprochen ⁽⁴⁹⁾ und ausgeführt, daß sich diese Rechtsfolge aus dem Gesetz, nämlich § 569 Abs. 1 HGB ⁽⁵⁰⁾ ergebe, wonach die Überliegezeit ohne weiteres nach dem Ablauf der Ladezeit zu laufen beginnt ⁽⁵¹⁾. Dies ist richtig. Nach einer Common-Law-Rule gilt dasselbe im englischen Recht ⁽⁵²⁾.

Ich hatte deswegen auch nur davon gesprochen, daß damit "indirekt" der Grundsatz "once on demurrage, always on demurrage" gilt. Ich räume ein, daß dieses Wort unscharf ist und zu Mißverständnissen führen kann. Für mich war es wichtig, das Ergebnis herauszuheben sowie die Tatsache, daß sich ein deutsches Gericht zu der Rechtsfolge geäussert hatte, die sich aus dem Ablauf der vereinbarten Liegezeit im Ladehafen ergibt, und daß insoweit das deutsche und englische Recht im Ergebnis übereinstimmen. Für den Schiffahrtspraktiker sicherlich ein ebenso interessantes wie wichtiges Resultat. Fazit der OLG Hamburg Entscheidung ist jedenfalls, daß die Abgabe einer Bereitschaftsmeldung nicht erforderlich ist, wenn das Schiff bereits im Ladehafen auf Überliegegeld gekommen ist (53).

⁽⁴⁸⁾ Vers.Recht 1983 S. 31.

⁽⁴⁹⁾ Vers.Recht 1983 S. 335.

⁽⁵⁰⁾ Gem. § 596 Abs. 1 HGB gilt für den Löschhafen entsprechendes.

⁽⁵¹⁾ Ausführlich Trappe. ZHR 131 S. 79.

⁽⁵²⁾ Pagnan & Fratelli v.Tradax Export S.A.; (1969) 2 Lloyd's Rep. 150 (154) (The "Franceska").

⁽⁵³⁾ Anders dagegen das holländische und skandinavische Recht, vgl.Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1968 Rd.-Nr.25; unabhängig davon sollte jedoch in jedem Hafen Notiz gegeben werden, damit der Befrachter die Entladung vorbereiten kann.

Gestatten Sie mir an dieser Stelle noch zwei Bemerkungen. Das OLG Hamburg hat sich - was diese Aussage angeht - sehr kurz gefaßt. Mag sein, daß die Entscheidung keine weitere Begründung erforderte. Dies ist dennoch zu bedauern, denn es wäre eine Gelegenheit gewesen, die Rechtsfolge an Hand des Gesetzes einmal näher darzustellen und sich dabei zu Stimmen in der Literatur zu äußern. Die englischen Gerichte geben uns in dieser Beziehung ein gutes Beispiel. In deren Urteilen werden selbst in den allgemeinen Bemerkungen, den "obiger dicta", Lösungsmöglichkeiten für bestimmte Fragen und Probleme angedeutet, die bei der Rechtsfindung in anderen Fällen sehr hilfreich sein können. Ich würde mir wünschen, daß deutsche Gerichte, wenn sie dazu Gelegenheit haben, ähnlich verfahren würden.

Und noch ein weiteres. Ohne das Problem an dieser Stelle allzu sehr vertiefen zu wollen, stellt sich mir die Frage, was spricht eigentlich dagegen, den Grundsatz "once on demurrage, always on demurrage" im deutschen Recht zu verwenden? Tiberg (54) stellt fest, daß dieser Satz in der Schiffahrtswelt "has become almost universally accepted". Er hat sich im englischen Recht als Leitsatz entwickelt, während wir über die Vorschriften des Handelsgesetzbuches zu demselben Ergebnis gelangen. Was beide Rechtsordnungen unterscheidet, ist die rechtliche Basis. Dies sollte und dürfte seiner Verwendung nicht entgegenstehen.

2. "time used to not count"

Die Tatsache, daß bei einem Schiff die Überliegezeit läuft, hat zur Folge, daß vertraglich vereinbarte Unterbrechungstatbestände, die für die Liegezeit gelten, nicht den Lauf der Überliegezeit berühren ⁽⁵⁵⁾. Ob dies auch bei der Entlöschung des MS "Dias" der Fall war, hatte

⁽⁵⁴⁾ Tiberg, The Law of Demurrage, 3rd Ed. London 1979 S.547.

House of Lords zu entscheiden. Im Frachtvertrag hieß es nämlich:

"At discharging charterers/receivers have the option at any time to treat at their expense ship holds, compartments, hatch way and/or cargo and time used to not count."

Das Schiff war am 4. Oktober während des Wartens auf einen freien Löschplatz auf Liegegeld gekommen. Während der Überliegezeit ließ der Befrachter die Ladung desinfizieren, was er nach der soeben zitierten Klausel durfte. Er meinte jedoch, daß die Zeit der Begasung des Schiffes von der Überliegezeit ausgenommen sei und verwies auf den letzten Halbsatz der Klausel "and time used to not count".

House of Lords (56) interpretierte die Worte "to not count" wie folgt:

"It means that time used in fumigation is not to be taken into account only in the calculation of laytime. The provision that time is "not to count" has no further application once laytime has expired."

Die Vereinbarung "to count" bezieht sich also nur auf die Liegezeit, nicht auf die Überliegezeit. Eindeutiger ist die Klausel "not to count as used laytime", die man gelegentlich ebenfalls in Frachtverträgen finden kann, denn "laytime" bedeutet Liegezeit, nicht Überliegezeit. Bestätigt findet man diese Auffassung im Streitfall The "Tsukuba Maru" (57).

Eine Unterbrechung der Überliegezeit findet also nur dort statt, wo dies ausdrücklich, klar und deutlich vereinbart ist. Die Worte "not to count" oder "not to

^{(56) (1978) 1} Lloyd's Rep. 325 (The "Dias").

^{(57) (1979) 1} Lloyd's Rep. 459 (The "Tsukuba Maru").

count as used laytime" reichen insoweit nicht aus (58).

3. Umleitung des Schiffes

Was gilt nun, wenn ein im Löschhafen angekommenes Schiff, nachdem es auf "demurrage" gekommen ist, vom Befrachter in einen anderen Hafen umdirigiert wird? Zählt die Über-liegezeit auch während des Verholens zum Ausweichhafen? Queen's Bench Division hat diese Frage kürzlich bejaht (59). Das MS "Tassos N" war von Aquaba nach Mersin umgeleitet worden, nachdem es in Aquaba während des Wartens auf einen freien Löschplatz auf "demurrage" gekommen war. Der Richter sah keinen Grund für eine Unterbrechung der Überliegezeit, denn:

"... the carrying voyage was completed so far as the owners were concerned, when the vessel reached Aquaba. Thereafter it was for the charterers to discharge the vessel within the laydays. Once time starts to run under a voyage charter-party, it continues to run, subject to any relevant exception, unless the owners remove the vessel for their own purposes or to suit their own convenience (60)."

Ein deutsches Gericht würde vermutlich ebenso entschieden haben.

IV. Cesser-lien Klausel

Ich möchte das heutige Thema nicht beenden, ohne nicht kurz auch auf die Cesser-lien Klausel $^{(61)}$ eingegangen zu sein.

⁽⁵⁸⁾ Richter Mocatta formulierte im Streitfall The "Tsukuba Maru" folgendermaßen: "It is well established that once the ship is on demurrage in order to prevent demurrage from continuing to run there must be clear provision in this effect."

^{(59) (1983) 1} Lloyd's Rep. 648 (The "Tassos N").

⁽⁶⁰⁾ The "Tassos N" a.a.O. S. 651.

Sie wissen, daß - anders als nach deutschem Recht (62)_ der Befrachter nach englischem Recht mit Auslieferung der Ladung an den Empfänger nicht von seiner Verpflichtung, im Löschhafen entstandenes Liegegeld zu zahlen, befreit wird, sondern daß er weiterhaftet (63). Durch die Cesserlien Klausel wird die Weiterhaftung ausgeschlossen, wenn der Reeder die Bezahlung des Liegegeldes vom Empfänger durch Ausübung des Pfandrechts an der Ladung erhalten kann. Damit wird die Pfandrechtsausübung zum Zwecke der Liegegeldzahlung von Bedeutung. Es entspricht englischer Rechtsauffassung, daß die Cesser-lien Klausel nicht durchgreift, wenn der Reeder aus rechtlichen oder tatsächlichen Gründen gehindert ist, Pfandrecht an der Ladung auszuiben (64), Ob solche Gründe vorliegen, ist jedoch oft streitig. Die englische Judikatur liefert dazu vielfachen Beweis. Ich möchte zwei neuere Urteile herausgreifen.

Das erste Urteil betraf das MS "Athinoula" (65). Die Besonderheit dieses Falles bestand darin, daß es in der Charterparty hieß:

"In any case demurrage to be paid by charterers to owners within one week after presentation of statement of facts and time sheet."

⁽⁶²⁾ Nach deutschem Recht ergibt sich diese Verpflichtung gem. § 614 HGB. Danach haftet der Empfänger für das Löschhafenliegegeld, sofern entweder das Konnossement eine Liegegeldregelung enthält oder in ihm auf die Charterparty, in der eine Liegegeldregelung für den Löschhafen enthalten ist, verwiesen worden ist. Vgl. dazu Prüßmann-Rabe, § 614 Anm. D 2 b aa; Schaps-Abraham § 614 Anm. 21.

⁽⁶³⁾ Prüßmann-Rabe § 625 Anm. D 1 unter Hinweis auf Section 2 Bills of Lading Act 1855.

⁽⁶⁴⁾ Grundsätzlich (1971) 1 Lloyd's Rep.514 u.(1972) 1 Lloyd's Rep. 201 (The "Sinoe").

^{(65) (1980) 2} Lloyd's Rep. 481 (The "Athinoula").

Die Klausel sprach schlicht von "demurrage", ohne zu kennzeichnen, ob damit auch das Löschhafenliegegeld gemeint war. Die Befrachter hatten eingewandt, nicht zu haften, weil der Reeder nicht versucht habe, Pfandrecht an der Ladung auszuüben. Das Gericht hielt den Einwand der Befrachter für unbegründet, weil nach der soeben zitierten Klausel der Reeder Liegegeld erst nach Vorlage des Statement of Facts und des Time Sheet fordern konnte. Da diese Dokumente jedoch erst nach Entlöschung erstellt werden, und zu diesem Zeitpunkt die Pfandrechtsausübung nicht mehr möglich ist (66), haftete der Befrachter nach Ansicht des Gerichts weiterhin für das entstandene Liegegeld.

Im zweiten Fall ⁽⁶⁷⁾ hatte das MS "Tropwave" in Bandar Shapour Ladung gelöscht, ohne daß sich der Reeder wegen des Liegegeldes an die Empfänger gewandt hatte. Die Befrachter verweigerten die Zahlung. Ein Londoner Schiedsgericht und nach ihm Queen's Bench Division sollten entscheiden, ob zu Recht. Das Schiedsgericht war zu dem Schluß gekommen, daß die Ausübung des Pfandrechts in Bandar Shapour "impractical and ineffective" gewesen sei. Zu dieser Feststellung fühlte es sich veranlaßt, weil:

- beim Versuch, das Pfandrecht auszuüben, das Schiff unweigerlich den Hafen wieder hätte verlassen und sich in die Reihe der wartenden Schiffe einreihen müssen
- an Land keine Möglichkeit bestand, die Ladung (Reis) zu lagern

und

3. die Behörden eine Lagerung im Hafengebiet nicht

⁽⁶⁶⁾ Eine Regelung, wie sie in § 623 Abs. 2 Halbs.2 HGB enthalten ist, ist dem englischen Recht fremd.

^{(67) (1981) 2} Lloyd's Rep. 159 (The "Tropwave").

erlaubt, sondern auf sofortigem Abtransport der Ladung aus dem Hafen bestanden hätten.

Die Pfandrechtsausübung war daher in den Augen des Schiedsgerichts praktisch unmöglich.

Queen's Bench Division bestätigte diese Ansicht des Schiedsrichters mit den Worten "the arbitrator's findings are such as to bring the owners squarely within the decision in The "Sinoe" (67a), not as to legal but as to practical ineffectiveness". Es teilte auch die Meinung, das Pfandrecht habe nicht an Bord des Schiffes ausgeübt werden müssen und fügte hinzu, es gäbe kein besseres Beispiel für "practical ineffectiveness", als den vorliegenden Fall (68).

"Legal ineffectiveness" liegt z.B. vor, wenn es an der Vollmacht gefehlt hat, ein Pfandrecht an der Ladung zu vereinbaren. Dies zeigte sich kürzlich. Der Eigner eines Kümos hatte sein Schiff für den Transport einer Ladung Futtermittel von Antwerpen nach Liverpool verchartert. Er ließ den Kapitän ein Konnossement zeichnen, das auf die Bedingungen des Reisefrachtvertrages verwies. Darin hieß es: "Owners shall have a lien on the cargo for demurrage". Die Ladung stammte aus einer größeren Partie, die unter einem Linienkonnossement mit Umladeklausel von Karachi nach Liverpool reiste und für deren Weitertransport von Antwerpen nach Liverpool das Kümo gechartert worden war. In Liverpool entstand Liegegeld, für das der Reeder vom Empfänger Zahlung verlangte. Da dieser sich weigerte, übte er "lien on cargo" aus. Zu Recht? -Nein, wie die rechtliche Prüfung ergab. Denn die Berechtigung zur Umladung in Antwerpen schloß das Recht, zu Gunsten des Unterverfrachters ein Pfandrecht an der Ladung für Liegegeld entstehen zu lassen, ebensowenig ein,

⁽⁶⁷a) Vgl.Fußnote 64.

⁽A) m. nm A C 46

wie die übrigen Klauseln des Linienkonnossements (69).

Die Beispiele verdeutlichen, daß sich der Reeder zuweilen in einem Dilemma befindet. Übt er kein Pfandrecht aus, weil er fehlerhaft zu dem Schluß kommt, daß die Pfandrechtsausübung nicht möglich ist, verliert er den Befrachter als Schuldner. Ihm bleiben zwar die Ansprüche gegen den Empfänger erhalten, sie lassen sich dann aber meist nur unter erschwerten Bedingungen durchsetzen. Übt er das Pfandrecht an der Ladung zu Unrecht aus, riskiert er - von den unnötig aufgewendeten Kosten einmal ganz abgesehen - sich schadensersatzpflichtig zu machen.

Weitere Probleme werden sich in Zukunft ergeben. Die Gerichte werden uns die Lösungen zeigen müssen.

⁽⁶⁹⁾ Zu der Rechtsfrage liegt eine Counsel's Opinion vom 28.7.1983 vor. Darin heißt es u.a.: "In my opinion, ... "X"-Line were entitled to transship only on terms which were, so far as the cargo owners were concerned, appropriate and reasonable having regard to the terms of the Liner Bills of Lading. Under these Liner Bills the cargo-owners could not incur any liability for dead-freight or demurrage."



SCHRIFTEN DES

DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

Heft 31	Seiffert, Wolfgang
	Das Seehandelsschiffahrtsgesetz der DDR, 1978

- Heft 32 Helm, Johann Georg Aktuelle Fragen des deutschen Speditionsrechts, 1978
- Heft 33 Leckszas, Manfred W. Die Lehre des Forum non conveniens im amerikanischen Recht, 1978
- Heft 34 Bauer, Karl-Heinz Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofes im Seehandelsrecht, 1978
- Heft 35 Wedel, Henning von Der Passage-Vertrag und Passage-Bedingungen, 1979
- Heft 36 Schmidt, Karsten Verantwortlich für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —, 1979
- Heft 37 Albrecht, Hans-Christian Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 Hoog, Günter Deutsche Flaggenhoheit
- Heft 39 Schön, Dr., Nikolaus Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens
- Heft 40 Reme, Dr., Thomas M. Ein neues Gesetz für die Seeversicherung?, 1979
- Heft 41 Ganten, Dr., Reinhard H.
 Entschädigung für Ölverschmutzungsschäden aus Tankerunfällen, 1980
- Heft 42 Roth, Prof. Dr., Günter H. Währungsprobleme im internationalen Seerecht
- Heft 43 Jenisch, Dr., Uwe Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz auf die Bundesrepublik Deutschland
- Heft 44 Helm, Prof. Dr., Johann Georg
 Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den internationalen Lagervertrag
- Heft 45 Ok u da, Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
 Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln
- Heft 46 Albrecht, Dr., Hans-Christian
 Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr

