

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

HEFT 52

Dr. Johannes Trappe

Entwicklungen im Charterrecht

ENTWICKLUNGEN IM CHARTERRECHT

Vortrag
von
Dr. Johannes Trappe

gehalten vor dem
Deutschen Verein für Internationales Seerecht
am 29. Januar 1985

Inhaltsverzeichnis

	Seite
I. "Maritimes" in Überseekaufverträgen	5
1) Das Schiff	6
2) Liegegeld	8
II. Transportverträge des Seeverkehrs	11
1) Erfüllung des Kaufvertrages	11
2) Zeitcharter	12
3) Reisecharter	15
4) Stückgutfrachtvertrag	16
5) Mengenvertrag	22
6) Space-Charter	25
III. Einzelne Probleme des Zeitfrachtvertrages	28
1) "Safe Port"	28
2) Löschen der Ladung und "off hire"	32
3) "Domestic Fuel"	33
4) Eigentum am Treibstoff	34
IV. Einzelne Probleme des Reisefrachtvertrages	36
1) AGB	36
a) Anwendung des AGB-Gesetzes	36
b) Entsprechende Anwendung des AGB-Gesetzes	38
c) Rechtsvergleichendes	39
2) Einzelklauseln	42
a) Klausel 2 Gencon CP	42

	Seite
b) Rechtsprechung zur "Kardinalpflicht"	44
c) "Kardinalpflicht" bei Individualver- trägen	46
d) Rechtsvergleichendes	52
3) Liegezeit	54
a) "Arrived ship"	54
b) Warteklausel	56
c) Fortdauernde Ladebereitschaft	58
d) Gencon-Streikklausel	61

Herr Referendar Andreas Meißner hat mir bei der Material-
sammlung sehr geholfen; dafür bin ich ihm dankbar.

I. "Maritimes" in Überseekaufverträgen

Ein Seefrachtvertrag wird in der Mehrzahl der Fälle abgeschlossen, weil ein Verkäufer Ware über See verkauft hat. Der Seefrachtvertrag ist also ein Hilfsgeschäft des Überseehandels. Dies wird gelegentlich übersehen. Dabei würde es vornehmlich einem Seerechtslehrbuch gut anstehen, in seinem ersten Teil, sozusagen als Ausgangspunkt, Überseekaufverträge zu behandeln. In französischen Büchern findet man dies gelegentlich ⁽¹⁾, bei uns nicht ⁽²⁾, und in der englischen Literatur meines Wissens auch nicht ⁽³⁾.

Es soll zu Beginn dieses Vortrages daher kurz über einige Fälle aus den letzten Jahren berichtet werden, welche die enge Verzahnung zwischen beiden Verträgen - dem Überseekaufvertrag und dem Seefrachtvertrag - zeigen sowie die Einflüsse des einen auf den anderen. Als diese Fälle bearbeitet wurden, fiel auf, daß auf viele Fragen die Literatur keine Antwort gibt und daß sehr wenig einschlägige Rechtsprechung existiert.

Ausgangspunkt mag ein kürzlich erlassener Pariser Schiedsspruch bilden ⁽⁴⁾.

Der Ölhändler A hatte vom Handelsunternehmen B 12.000 t Rohöl cif Incoterms Löschhafen gekauft. Der Kaufpreis wurde fällig fünf Werktage nach Ende der Entlöschung gegen Präsentation der üblichen Dokumente. Die Löschzeit betrug 36 Std. shinc plus 6 Std. Notizzeit; die Liegegeldrate sollte derjenigen der Charter entsprechen. Der zum Transport eingesetzte Tanker "ALPHA B." trat die Reise an. Unterwegs geriet sein Maschinenraum in Brand, so daß er in einen Nothafen eingeschleppt werden mußte. Dort wurde die Ladung in einen anderen Tanker umgepumpt, MT "OILTANK 7", der sie schließlich im vereinbarten Löschhafen

auslieferte. Dabei wurde die vertragliche Löschezit überschritten. Käufer und Verkäufer stritten sich (vereinfacht dargestellt) darüber, wer von ihnen Ladungsverluste tragen mußte, welche auf der Reise zum Nothafen, dort beim Umladen und auf der Reise von dort zum Löschhafen entstanden waren, und schließlich darüber, ob der Käufer dem Verkäufer das im Löschhafen entstandene Liegegeld erstatten mußte.

1) Das Schiff

Das vereinbarte Pariser ad hoc Schiedsgericht mußte zunächst die Frage beantworten, ob und wann das Risiko von Ladungsverlusten auf den Käufer übergegangen war. Der Käufer behauptete nämlich, der zunächst eingesetzte Tanker sei ladungsuntüchtig und schrottreif gewesen; der Verkäufer als Befrachter hätte sicherstellen müssen, daß ein ladungstüchtiges Schiff eingesetzt wurde. Das Schiedsgericht bezog sich auf den Wortlaut der Incoterms und entschied, daß der Verkäufer den gecharterten Tanker vor Beladung nicht habe auf seine Tauglichkeit hin untersuchen müssen; dies müsse vor allem natürlich dann gelten, wenn schwimmende Ware verkauft wird ⁽⁵⁾.

Einschlägige Rechtsprechung existiert offenbar kaum. Nur ein Urteil des französischen Kassationshofs aus jüngerer Zeit äußert sich dazu, inwieweit der Verkäufer ein Transportrisiko übernimmt ⁽⁶⁾. Gerste war c+f Mombasa verkauft worden. Während der Vertragsverhandlungen hatte der Käufer ausdrücklich darauf bestanden, daß sie ihm schnellstens geliefert werde. Der Verkäufer ließ sie am 1.8.1975 in Antwerpen auf einem Linienschiff verladen. Dieses verspätete sich aber in verschiedenen Zwischenhäfen im Roten Meer, so daß es erst am 15.11.1975 in Mombasa eintraf. Der Käufer verklagte daraufhin den Verkäufer auf Erstattung des erlittenen Verspätungsschadens. Der Verkäufer meinte indes, er ha-

be seine Vertragspflichten erfüllt, und die Verzögerung stelle ein typisches Transportrisiko dar, welches mit der Abrede c+f der Käufer übernommen habe. Cour de Cassation bestätigte die Entscheidung der Vorinstanz, daß der Verkäufer für diesen Schaden (reiner Verspätungsschaden und durch die lange Reise verursachter Ladungsschaden) eintreten müsse:

"Angesichts dieser Korrespondenz und angesichts der normalen Reisedauer durfte der Käufer davon ausgehen, daß die Ware Ende August oder Anfang September im Bestimmungshafen ankommt."

Der Vertreter des Verkäufers hätte zu einer niedrigen Frachtrate mit einer Linie geschlossen, obschon er sich sagen konnte, daß das Schiff auf dem Wege nach Mombasa zahlreiche Zwischenhäfen anlaufen werde. Obendrein: Hätte er sich erkundigt, wäre er über die verzögerliche Abfertigung der Linienschiffe in den Roten Meer - Häfen unterrichtet worden.

Man kann diesem Urteil nun nicht etwa entnehmen, daß der Verkäufer generell bestimmte Reiserisiken trägt, oder daß er sich bei einem cif oder c+f Vertrag stets im einzelnen um das Schiff und seinen Fahrplan kümmern müsse. Das Urteil kann man vielmehr anders erklären: Es war Vertragsinhalt geworden, daß der Verkäufer für einen zügigen Transport sorgen muß. Mit anderen Worten, dieser hatte sich verpflichtet, ein Schiff zu schließen, welches baldmöglichst in Mombasa eintraf. Insofern ist dieser Fall dem Streitfall MT "ALPHA B." nicht vergleichbar. Er ähnelt im Prinzip vielmehr dem englischen Urteil Ransom v. Manufacture d'Engrais (7), nach dem der Verkäufer für einen Ladungsschaden aufkommen mußte, der an Bord eines Segelschiffes entstanden war, welches der Verkäufer gechartert hatte, obschon der Vertrag Segelschiffe ausschloß.

Aus alledem kann man folgern, daß normalerweise die Verpflichtung des cif-Verkäufers lediglich darin besteht, einen Frachtvertrag zu schließen.

Im streitigen Fall mußte allerdings der Verkäufer den bis zum Nothafen entstandenen Ladungsverlust dennoch tragen, und zwar deshalb, weil er wegen der vereinbarten Zahlungsklausel noch die Original-Konnossemente hielt, die Umladung besorgt und dabei verabsäumt hatte, den Reeder des ausgebrannten Schiffes auf Schadensersatz in Anspruch zu nehmen. Andererseits wurde der Käufer verurteilt, den auf dem zweiten Tanker (der Ladung vom Nothafen zum Löschhafen transportiert hatte) entstandenen Ladungsverlust zu tragen.

2) Liegegeld

Der Käufer hatte es abgelehnt, dem Verkäufer/Charterer das im Löschhafen entstandene Liegegeld zu vergüten. Er hielt vor allen Dingen den Anspruch für verjährt, weil laut französischem Seefrachtrecht ⁽⁸⁾ Liegegeldansprüche in einem Jahr verjähren. Das Schiedsgericht akzeptierte diesen Standpunkt nicht. Es handelte sich nämlich nicht um einen unter einem Reisefrachtvertrag erhobenen Anspruch, sondern vielmehr um einen unter einem Kaufvertrag entstandenen; und derartige Ansprüche verjähren erst in 10 Jahren ⁽⁹⁾.

Liegegeld ist im französischen wie im deutschen Recht ein "supplément" zur Fracht ⁽¹⁰⁾. Unter dem Kaufvertrag kann es nicht anders sein; das Liegegeld, das der Käufer dem Verkäufer zahlen muß, ist sozusagen ein "supplément" zum Kaufpreis. Diese Frage stand in dem geschilderten Schiedsgerichtsverfahren nicht zur Diskussion. Das OLG Celle aber hat einmal von "Schadensersatzanspruch" gesprochen, meines Erachtens zu Unrecht ⁽¹¹⁾.

Anders wiederum hat das Landgericht Aschaffenburg entschieden; es sah in der Überschreitung der vereinbarten Löschezit keinen Vertragsbruch ⁽¹²⁾.

Die Parteien hatten im Kaufvertrag die Länge der erlaubten Zeit festgelegt, sich aber wegen der Liegegeldrate auf die Charter bezogen. Die für den Tanker vereinbarte Reisecharter vom Typ Asbatankvoy CP enthielt indessen keine Liegegeldrate; die Fracht war vielmehr nach Tagen vereinbart worden. Entgegen der Auffassung des Käufers hat das Schiedsgericht die vereinbarte Tagesfracht prinzipiell einem Liegegeld gleichgesetzt. Aus im streitigen Fall begründeten besonderen Erwägungen setzte es die fällige Liegegeldrate aber nicht in Höhe der Tagesfracht fest, sondern es schätzte eine marktkonforme Rate ⁽¹³⁾. Ähnlich hat die Chambre Arbitrale de Paris (ein Schiedsgericht des Getreidehandels) kürzlich in einem Berufungsverfahren entschieden, daß ein cif-Käufer dem Verkäufer das im Löschhafen entstandene Liegegeld auf Basis der vom Käufer als Befrachter zu zahlenden Zeitcharterrate vergüten muß ⁽¹⁴⁾.

Hätte der Kaufvertrag über die zu zahlende Liegegeldrate geschwiegen, wäre die sich aus dem Reisefrachtvertrag ergebende angefallen, wie das OLG Celle einmal urteilte ⁽¹⁵⁾.

Ein anderes Pariser Schiedsgericht hatte 1982 entschieden, daß sich Liegegeldrate, Liegezeitberechnung und Berechtigung des Liegegeldanspruches aus der Charter ergäben, daß aber der Anspruchsteller nicht zu beweisen brauche, daß er das Liegegeld auch tatsächlich an den Reeder bezahlt hat ⁽¹⁶⁾.

Über derartige "non-maritime" demurrage claims", wie sie kürzlich genannt worden sind ⁽¹⁷⁾, ist bisher

selten berichtet worden. Für die Praxis erscheinen sie aber wichtig. Daher sind sie hier erwähnt worden.

II. Transportverträge des Seeverkehrs

In einem früheren Vortrag ⁽¹⁸⁾ ist über das Wesen des Zeitfracht- und des Reisefrachtvertrages gesprochen worden. Dieses Thema möchte ich noch einmal aufgreifen. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch etwas zur Systematik der Verträge sagen. Dies erscheint mir deswegen von Bedeutung zu sein, weil der juristische Kern eines Vertrages seine Anbindung im Rechtsbereich bestimmt. Auf Beispiele werde ich zu sprechen kommen. Auswirkungen dieser Systematik zeigen sich natürlich auch, wenn ein Seegesetz formuliert oder - wie es bei dem 4. Buch des HGB auf längere Sicht geplant ist - umgestaltet wird. Der Seerechtsverein hat hierzu Vorarbeit geleistet.

1) Erfüllung des Kaufvertrages

Der "Alpha B."-Schiedsspruch bietet einen Anknüpfungspunkt auch dafür. Der Verkäufer des Rohöls hatte, um seiner Verpflichtung unter dem cif-Vertrag nachzukommen, das eine Mal eine gewöhnliche Reisecharter geschlossen, das andere Mal eine nach Zeit vergütete Reisecharter (an diesen Vertragstyp denkt das HGB in § 622). Aber auch eine Zeitcharter zu schließen für eine einzelne Reise, um den Übersee-Kaufvertrag zu erfüllen, ist heute nichts Außergewöhnliches. Zeitchartern für eine Ausreise (trip charter) werden alle Tage vereinbart, ohne daß etwa jemand ernsthaft auf den Gedanken käme zu behaupten, es handele sich bei einem solchen Vertrag um eine Reisecharter, deren Preis in Tagesfracht besteht. Keinesfalls handelt es sich dabei nur um Schiffe, die - im Liniendienst des Zeitcharterers eingesetzt - Stückgüter befördern. Vielmehr trifft man auch Schiffe, welche auf Zeitbasis für einen Trip gechartert werden, um einen Kaufvertrag über Massengüter zu erfüllen ⁽¹⁹⁾. Es liegt also nahe

anzunehmen, daß es sich bei diesen Verträgen - für eine Schiffsladung auf Reise- oder Zeitbasis - um auch juristisch gleichgelagerte Vertragstypen handelt. Beides sind Hilfsgeschäfte, die der cif-Verkäufer zur Erfüllung derselben Kaufvertragspflicht vereinbart.

2) Zeitcharter

Bevor wir diesem Gedanken weiter nachgehen, zuvor einen Blick auf die Zeitcharter. Vor rund 10 Jahren war an dieser Stelle schon einmal versucht worden, zu begründen, daß ein Zeitfrachtvertrag ein Werkvertrag, und zwar ein Transportvertrag ist ⁽²⁰⁾. Ich glaube, diese Anschauung - damals schon häufig vertreten - hat sich nun weitgehend allgemein durchgesetzt ⁽²¹⁾. Gleichwohl finden sich gelegentlich noch Darstellungen wie: "Eine reine Frachtcharter im Sinne eines Seefrachtvertrages ist nur dann anzunehmen, wenn der Charterer mit dem gecharterten Schiff nur eigene Güter befördern will"; eine "Mietcharter mit Employment-Klausel" sei dagegen "dann anzunehmen, wenn die Charter dazu dient, Transportverpflichtungen des Charterers gegenüber dritten Befrachtern zu erfüllen" ⁽²²⁾. Ich persönlich halte diese Überlegungen für ohne tatsächlichen Bezug. Die gebräuchlichen Vertragstypen - Baltime 1939 CP, NYPE CP, Liner Time CP, Intertanktime 80 CP - sind Transportverträge, einerlei, ob der Zeitverfrachter allein dem Zeitbefrachter einen Transporterfolg verspricht oder ob er es dem Zeitbefrachter damit ermöglichen will, seinerseits Unterbefrachtern Transporterfolge zu versprechen, ganz zu schweigen von mehrgliedrigen Unterverfrachtungen. Der Inhalt des Vertrages ist in beiden Fällen der gleiche; die gebräuchlichen Vertragsformulare unterscheiden nicht zwischen beiden Fällen. Feststellungen, welche die Unterscheidungen offenbar allein rechtfertigen sollen, der Verfrachter eines von einer Linie eingearbeiteten Zeitcharterschiffes schulde keinen "un-

mittelbaren Transporterfolg", halte ich für vordergründig und daher unzutreffend. Die häufig gestellten Regreßansprüche von Zeitbefrachtern gegen ihre Verfrachter auf Ersatz von Transportschäden zeigen das Gegenteil.

Eine einen Landfrachtvertrag behandelnde Entscheidung des HansOLG Hamburg ⁽²³⁾ scheint mir in ihrer - dem "Problem" angemessenen - lakonischen Kürze den Nagel auf den Kopf zu treffen:

"Auch wenn der Vortrag der Beklagten als richtig unterstellt wird, daß sie der Klägerin auf dem von ihr 'gecharterten' LKW sechs Lademeter gegen ein Entgelt von DM 1.250,-- zur Verfügung gestellt hat, liegt ein Frachtvertrag vor und keine Miete. Der Klägerin kam es nämlich ersichtlich nicht auf eine bloße Gebrauchsgewährung an einem Teil des LKW an - sie wollte dort keine Güter zeitweise lagern -, sondern sie wollte ersichtlich Güter mit dem LKW von Hamburg nach Mailand befördern und dort abliefern lassen."

Im englischen Recht scheint mir klar zu sein, daß der Zeitfrachtvertrag wesentlich ein Beförderungsvertrag ist ⁽²⁴⁾ :

"Under both bills and the (time) charter, the owner's fundamental obligation in relation to the carriage of goods was to carry the goods to the contractual destination."

Das französische Gesetz sagt lediglich ⁽²⁵⁾ :

"Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre un navire à la disposition de l'affréteur pour un temps défini."

Es sieht also das Charakteristische darin, daß der Ver-

frachter dem Befrachter ein Schiff zur Verfügung stellt. Dies liegt daran, daß - wenn ich richtig sehe - Rodière den französischen Gesetzgeber inspiriert hat (25a), zwischen einem "Contrat d'affrètement d'un navire" und einem "Contrat de transport maritime" zu unterscheiden (26), entsprechend dem Schweizer "Chartervertrag" und "Seefrachtvertrag" (27). Ich werde auf dieses Thema später zurückkommen.

Die DDR sieht in der Zeitcharter eine Unterart des Raumfrachtvertrages, der seinerseits einen Seefrachtvertrag darstellt (28). Das Gesetz definiert (29):

"Durch die Zeitcharter wird der Verfrachter verpflichtet, dem Befrachter für einen bestimmten Zeitraum ein dem Vertragszweck entsprechendes see- und ladungstüchtiges Schiff bereitzustellen und damit den Transport von Gütern oder andere vereinbarte Leistungen durchzuführen."

Eine Arbeitsgruppe des Seerechtsvereins, die sich in den letzten Jahren Gedanken über eine Reform des 4. Buches des HGB machte (30), hat folgende Definition des Zeitfrachtvertrages vorgeschlagen:

"Durch den Zeitfrachtvertrag verpflichtet sich der Verfrachter, gegen Zahlung einer nach Zeiteinheit berechneten Fracht mit einem bestimmten Schiff oder einem bestimmten Teil eines solchen Schiffes während eines bestimmten Zeitraumes für den Befrachter nach dessen Weisung Güter zu befördern. Dieser Zeitraum bestimmt sich nach dem Kalender oder nach der Dauer der durchzuführenden Reise."

Es handelt sich bei diesem "Theorienstreit" keineswegs um einen Streit um Worte. Richterliche Aussagen, die dies belegen könnten, fehlen natürlich, was aber ange-

sichts der üblicherweise vereinbarten Schiedsgerichte nicht erstaunt. In manchem Schiedsgerichtsverfahren ist über Fragen gestritten worden, die vom Kern des Vertrages abhängen ⁽³¹⁾. Umstritten waren beispielsweise Verjährung, Befugnis zum Abschluß von Unterfrachtverträgen, Verkauf des vercharterten Schiffes, Pflicht zum Laden und Löschen ⁽³²⁾, Frachtzahlung bei Schiffsverlust, analoge Anwendung von Fautfrachtregeleln? Gilt § 617 HGB auch für die Zeitcharter ⁽³³⁾?

3) Reisecharter

So gesehen bestehen zwischen Zeit- und Reisefrachtvertrag keine entscheidenden systematischen Unterschiede; beide sind Beförderungs- (Transport-) Verträge. Die eingangs erwähnte Praxis, unter einem Überseekaufvertrag für den Transport des verkauften (Massen-) Gutes ein Schiff auf Basis Reisecharter mit Tagesfracht oder auf Basis Zeitcharter (trip charter) zu schließen, belegt diese These. Sie belegt sie nicht nur von der praktischen - kaufmännischen - Seite gesehen; sie belegt sie vielmehr auch von ihrem juristischen Gehalt her. Die cif-Trade Terms beispielsweise sprechen davon, daß der Verkäufer "den Vertrag für die Beförderung der Ware abzuschließen" hat.

Demzufolge hat die erwähnte Arbeitsgruppe des Seerechtsvereins den Reisefrachtvertrag definiert, indem sie sich eng an die Definition der Zeitcharter anlehnte:

"Durch den Reisefrachtvertrag verpflichtet sich der Verfrachter, für den Befrachter gegen Zahlung einer nach der Ladungsmenge oder pauschal berechneten Fracht Güter als Voll- oder Teilladung mit einem Schiff auf einer bestimmten Reise zu befördern."

Das englische Recht äußert sich ebenso ⁽³⁴⁾:

"A contract by charterparty is a contract by which an entire ship or some principle part of her is let to a merchant, called 'the charterer', for the conveyence of goods on a determined voyage to one or more places or until the expiration of the specified period. In the first case it is called a 'voyage charterparty', and in the second a 'time charterparty'."

Das französische Gesetz definiert ⁽³⁵⁾:

"Par l'affrètement au voyage le frèteur met en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affrèteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages."

Das SHSG der DDR definiert die Reisecharter nicht. Es kommt mit den allgemeinen Andeutungen aus, daß nämlich die Vertragsleistung "beim Raumfrachtvertrag durch den Transportraum bestimmt" wird und daß er für "eine oder mehrere bestimmte Reisen" abgeschlossen werden kann ⁽³⁶⁾.

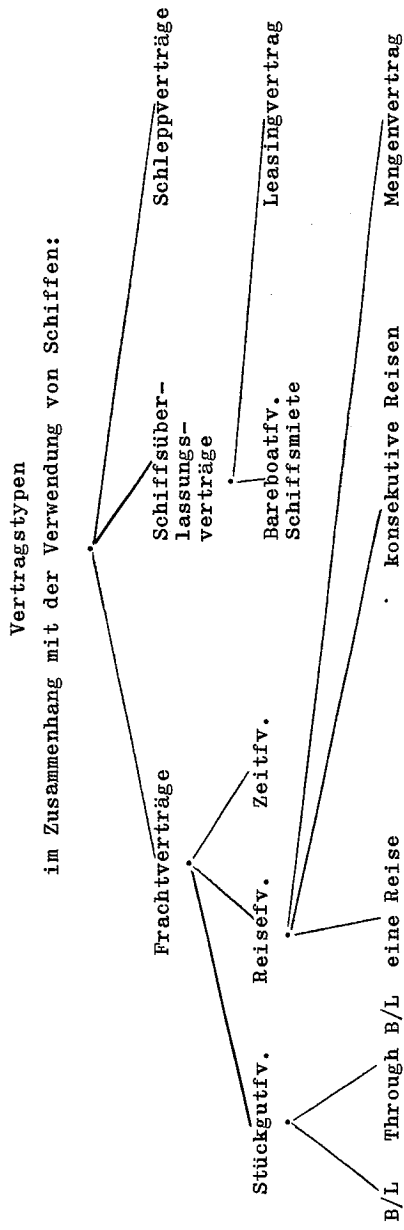
"Die Reisecharter ist eine der beiden Unterarten des Raumfrachtvertrages. Wie beim Güterfrachtvertrag besteht die Hauptpflicht des Verfrachters in der Erbringung der Transportleistung" ⁽³⁷⁾.

4) Stückgutfrachtvertrag

Vertritt man die Auffassung, Zeit- und Reisecharter bedeuten beide einen Transport-, einen Beförderungs-, also einen Frachtvertrag, so liegt es nahe, die Abgrenzung zum Stückgutfrachtvertrag zu suchen, der durch ein Konnossement oder heute in zunehmendem Masse durch ein anderes Papier belegt wird.

Stückgutfrachtvertrag, Reisefrachtvertrag und Zeitfrachtvertrag sind nach deutschem Recht also Frachtverträge, das heißt Beförderungsverträge, damit Werkverträge⁽³⁸⁾. Sie alle enthalten die Verpflichtung des Eigentümers/Verfügenden (Verfrachters), einen Transport durchzuführen. In allen drei Fällen nimmt der Verfrachter die zu befördernden Güter in seine Obhut, ein Charakteristikum des Frachtvertrages. Beim Stückgutfrachtvertrag interessiert sich der Befrachter nicht für den Schiffsraum; über diesen finden sich keine vertragstypischen Abreden. Bei den Charterverträgen dagegen bildet auch das Schiff wesentlichen Vertragsinhalt. Der Befrachter sucht ein der Ladung gerechtes Schiff. Er nutzt es selbständig, indem er bei einer Reisecharter etwa Laden/Löschen/Stauen übernimmt oder Ladehafen/Ladeplatz/Löschhafen/Löschplatz bestimmen darf, oder indem ihm bei einer Zeitcharter sogar die volle Verfügungsgewalt über das Schiff gewährt wird. Reise- und Zeitfrachtverträge sind also im Vergleich zum Stückgutfrachtvertrag komplexe Verträge, bei denen zur Beförderungspflicht die weitere Verpflichtung hinzutritt, dem Befrachter ein Schiff zur Verfügung zu stellen und ihm eine mehr oder minder weite Einwirkungsmöglichkeit darauf und auf seinen Einsatz zu gewähren.

Wollte man nach alledem eine Gliederung der in der Seeschifffahrt gebräuchlichen Verträge erstellen, böte sich folgendes Bild an:



Das SHSG - es hat dem Seerechtsverein bei seinen Erörterungen über die Neuformulierung des 4. Buches HGB als bemerkenswertes Beispiel gedient - sieht es ebenso (39):

"Durch den Seefrachtvertrag verpflichtet sich der Verfrachter, ihm zum Transport übergebene Güter auf dem Seewege zum Bestimmungshafen zu transportieren und dem Empfänger abzuliefern."

Das SHSG differenziert zwischen Güterfrachtverträgen einerseits und Raumfrachtverträgen andererseits, die es wiederum in Reise- und Zeitcharter unterteilt (40).

Im englischen Recht findet man verhältnismäßig selten theoretische Erörterungen zur Natur eines Vertrages. Allerdings werden auch dort Ausnahmen zahlreicher. Im Streitfall *The "Torenia"* (41) ging es um einen Totalverlust unter einem durch ein Konnossement wiedergegebenen Vertrag und um die Beweislast dafür, daß der Reeder sein Schiff see- und ladungstüchtig gemacht hatte. In diesem Zusammenhang führt der Richter Hobhouse aus:

"In ascertaining the effect of the contract one must take into account the nature of the contract. The contract here is a contract in a Bill of Lading; it is a contract of carriage - that is to say, a species of a contract of bailment. It is not, as Mr. Pollock for the defendants at one stage argued, a mere contract for the carriage of goods. Charterparties are typically contracts for the carriage of goods. They are executory. They are intended to give rise to bailments (not necessarily between the parties to the charter-party). They may include terms of an intended

bailment, but they are not formally the contract of bailment itself. They cover matters besides the bailor/bailee relationship. The case of *Joseph Constantine Steamship Lines v. Imperial Smelting Corporation* (1941), 70 Ll.L.R.1; (1942) AC 154, illustrates this. The alleged breach there was a failure to load; that is to say, a failure to perform an executory obligation to create a bailment."

Das Urteil unterscheidet zunächst, daß unter einer Charter normalerweise der Ladungsinteressent den Vertragsbruch des Verfrachters beweisen muß, während unter einem Konnossementsvertrag der Verfrachter sich entlasten muß. Diese Feststellung betrifft nicht unmittelbar den Vertragskern. Diesen direkt dagegen betrifft die Feststellung, daß der Konnossementsvertrag einen "contract of carriage, that is to say a species of a contract of bailment" darstellt, während "charterparties ... typically contracts for the carriage of goods" und "executory" und als solche "not normally the contract of bailment itself" sind. "Bailment" könnte man mit "Verwahrung" übersetzen ⁽⁴²⁾. Hier wird also - wenn ich richtig sehe - eine Unterscheidung zwischen einem Stückgutfrachtvertrag und einem Frachtvertrag versucht. Ob sie gerechtfertigt ist, kann ich nicht beurteilen. Immerhin fällt auf, daß ein "bailment" auch ohne Vertrag zustandekommt, also auch "by one party voluntarily taking possession of the goods of another" ⁽⁴³⁾; und jemand, der dies tut, trägt dieselbe Verpflichtung wie ein bailee ⁽⁴⁴⁾.

Ich nehme aber an, daß der Chartervertrag in dem Augenblick ein "contract of bailment" wird, in dem die Güter geladen werden. Im *Constantine*-Fall ⁽⁴⁵⁾, auf den sich Richter Hobhouse bezog, wurde dem Verfrachter die Erfüllung des Vertrages bereits unmöglich, als sich das Schiff noch auf der Anreise zum Ladehafen befand. Die

Reise zum Ladehafen aber ist im Vergleich zum Ladungstransport lediglich eine Vor- oder Nebenpflicht aus der Charter.

Mir scheint also die allgemeine Definition nach wie vor zuzutreffen, welche sich in Halsbury's Laws of England findet ⁽⁴⁶⁾:

"A contract for the carriage of goods in a ship is called in law a contract of affreightment. In practice these contracts are usually written and most frequently are expressed in one or other of two types of documents called respectively a charterparty and a Bill of Lading."

Das französische Recht, hierauf ist bereits hingewiesen worden, sieht die Sache anders. Es unterscheidet scharf zwischen "affrètement du navire" und "transport de marchandise" ⁽⁴⁷⁾. Rodière hält beide Vertragstypen für "absolument dissemblables" und erläutert diese Differenzierung: "L'affrètement concerne un navire. Le contrat de transport concerne une cargaison" ⁽⁴⁸⁾. Folgerichtig muß die Rechtsprechung, wenn sie sich mit Ladungsclaims unter einer Reisecharter befaßt, in Schwierigkeiten geraten. Das Handelsgericht Paris ⁽⁴⁹⁾ beispielsweise stellte einmal fest, daß sich der Reeder unter einer Reisecharter, sobald ein Dritter das ausgestellte Konnossement erwirbt, von einem Verfrachter in einen Transporteur "verwandelt". Der Unterschied liegt eigentlich nur in der unterschiedlichen Verantwortlichkeit begründet. Unter der Charter bestünde anders als unter dem Konnossement keine zwingende Haftung. Der Cour d'Appel Aix-en-Provence sah sich in derselben Schwierigkeit, als er, obschon er von einem Stückgutfrachtvertrag (contrat de transport) ausging, dem "transporteur" mit umständlicher Begründung Liege-

geld zusprach (50). Hier wird meines Erachtens der Unterschied von Schuld und Haftung nicht gesehen; die "Schuld", das heißt, die die Ladung betreffenden Pflichten sind in beiden Verträgen gleich. Überdies wird übersehen, daß die Rechtsbeziehungen zwischen Verfrachter und Reisebefrachter auch dann noch fortbestehen, wenn das Konnossement an einen Dritten begeben ist.

Auch bei der Schaffung neuer Vertragsformulare wirkt sich diese Unterscheidung unvorteilhaft aus, wie gleich bei der Erwähnung des Mengenfrachtvertrages gezeigt werden wird.

Das Schweizer Recht demgegenüber, das auch diese Unterscheidung vornimmt, erkennt immerhin an, daß Chartervertrag und Seefrachtvertrag (d.h. Stückgutfrachtvertrag) in einem Vertrag verbunden sein können (51). Diese Sicht entspricht der Praxis.

5) Mengenvertrag

Massengüter wie Erz, Kohle, Getreide, Düngemittel, Stahl, aber auch Güter wie beispielsweise Kartoffeln, Orangen und Pferdebohnen werden häufig in größeren Mengen verschifft, wobei über einen längeren Zeitraum verteilt Teilmengen verladen werden. Derartige Verträge, in der Praxis als Mengenkontrakte bezeichnet, enthalten u.a. Vereinbarungen über die zu verschiffende Gesamtladungsmenge, die Größe und die Nominierung der vom Reeder zu stellenden Schiffe, den Zeitraum, innerhalb dessen die Gesamtmenge und die Daten, an denen Teilmengen befördert werden müssen, Absprachen über die Frachthöhe und Frachtzahlung und darüber, wie der Abruf der einzelnen Teilmengen erfolgen soll.

Verträge dieser Art geben häufig Anlaß zu besonders gelagerten Streitigkeiten, nämlich beispielsweise, ob passende Tonnage rechtzeitig gestellt und ob dem Vertragspartner verschiedene Mitteilungen rechtzeitig gegeben worden sind.

In einem Londoner Schiedsspruch findet sich folgende allgemein interessierende Bemerkung (52):

"It follows that it is not the kind of contract where each party has clearly defined and circumscribed obligations. Under this contract, the Charterers' (timely and contractual) notification of lifting requirements triggers off and strongly affects, the subsequent contractual actions of the Owners when performing their part of the contract. The performance of this contract requires both the parties to co-operate closely and to bear in mind all times, not their own convenience and commercial advantage, but the requirements of the other party insofar as the contract terms provide for such mutual co-operation."

In einem Hamburger Schiedsspruch vom 10.7.1979 (53) (es ging darin u.a. um tatsächlich oder angeblich gestellte 28 Schiffe) heißt es ähnlich:

"Kontrakte der hier umstrittenen Art können naturgemäß nicht für jede Frage, die sich einmal stellen mag, eine Antwort parathalten. Der formulierte Vertrag muß vielmehr unter besonderer Berücksichtigung von Treu und Glauben ausgelegt und gegebenenfalls ergänzt werden. Eines der wesentlichen Gebote für einen über einen längeren Zeitraum abzufahrenden Kontrakt ist das Gebot nach Zusammenarbeit."

Im "Nema"-Fall ⁽⁵⁴⁾ (bekannter geworden wegen der Entscheidung, wann Berufung gegen einen Schiedsspruch eingelegt werden darf) war ein Schiff unter einer C (Ore) 7 CP für sieben konsekutive Reisen während der Saison 1979 verchartert worden. Nachdem das Schiff eine Reise durchgeführt hatte, brach in der Fabrik des Abladers Streik aus. Gleichwohl vereinbarten die Parteien ein Addendum, welches die Schifffahrtssaison des nächsten Jahres abdeckte. Als der Streik andauerte, entstand Streit darüber, ob der Vertrag wegen der langen Dauer des Streiks unwirksam geworden sei, und zwar sowohl für die Saison 1979 als auch für die Saison 1980. House of Lords nahm keinen einheitlichen Vertrag für beide Jahre an, sondern vielmehr zwei voneinander unabhängige. Für den ersten Vertrag bejahte es "frustration".

Eine Cancelling-Klausel in einer "consecutive voyage charter" kann, wenn ihr Wortlaut eindeutig ist, zum Rücktritt vom gesamten Kontrakt führen ⁽⁵⁵⁾.

Die Praxis legt Verträge dieser Art gewöhnlich in einer Reisecharter nieder - sei es C (Ore) 7 CP, Amwelsh CP, Gencon CP - und legt in Zusatzklauseln im einzelnen fest, wie die Kontraktmenge abgefahren werden soll. Im Kern handelt es sich um eine Reisecharter für mehrere Reisen ⁽⁵⁶⁾. Verschiedene Institutionen haben in den letzten Jahren für diesen Bereich spezielle Vertragsmuster entworfen. Das Institut du Droit International des Transports, Rouen, beispielsweise hat zwei besondere Vertragstypen entwickelt und 1983 vorgestellt, einen "contrat des transport" mit Code-Namen "IDITRANS 83" und einen "contrat d'affrètement" mit dem Code-Namen "AFFIDIT 83". Diese Zweiteilung entspricht wiederum der französischen Theorie, den Chartervertrag (Vertragsfreiheit für Haftungsfreizeichnung) vom Trans-

portvertrag (zwingende Haftung) getrennt zu sehen. Die Praxis hat diese Vertragstypen, soweit ich sehen kann, bisher nicht angenommen (57).

Auch die Bimco hat einen Standard Volume Contract of Affreightment for the Transportation of Bulk Dry Cargoes mit dem Code-Namen "VOLCOA" erarbeitet. Auch dieses Vertragsmuster, so haben Rückfragen ergeben, wird bisher kaum benutzt.

Die Arbeitsgruppe des Seerechtsvereins, die sich über die neue Formulierung des 4. Buches HGB Gedanken machte, sah es nicht als notwendig an, den Mengenkontrakt gesetzlich zu erwähnen. Anders das SGSH; § 6 enthält eine nicht sehr detaillierte Beschreibung der Vertragspflichten und verweist im übrigen auf die Vorschriften über die Reisecharter (58).

6) Space- oder Slot-Chartern

Im Linien-, namentlich im Container-Dienst hat sich seit einigen Jahren eine besondere Art von Zusammenarbeit von Reedereien ergeben, die zu einer neuen Art von Frachtvertrag geführt hat. "Space Charter Party" mag als Gattungsbegriff gelten.

Gehen wir von folgendem Ausgangsfall aus: Ein Befrachter (in der Praxis meist "Ablader" genannt) hat mit einer Reederei den Transport eines Containers vereinbart. Diese Reederei hat keine Kapazität mehr frei oder verfügt in der nächsten Zeit über keine Abfahrt; sie "gibt" daher den Container an eine befreundete Reederei "weiter". Das heißt, sie selbst stellt dem Ablader ein Konnossement aus, überträgt aber den Transport der befreundeten Reederei.

Im Prinzip dürfte die beiden Reedereien ein Stückgutfrachtvertrag verbinden. Geht nun der Container verloren, und beansprucht der Konnossementsinhaber Schadenersatz, fragt es sich, ob die Reederei ihre Haftung auf DM 1.250,-- pro Container begrenzen darf. Nach deutschem Recht hätte ich keine Zweifel, daß sie nur bis zu dieser Höhe eintreten muß (§§ 606, 660 HGB). Der Verfrachter braucht nicht Reeder oder Ausrüster eines Schiffes zu sein, um sich auf § 660 berufen zu dürfen, er kann die Güter auch durch einen Reeder oder durch einen Ausrüster oder durch einen Zeitcharterer befördern lassen, und zwar einerlei, ob er mit diesem einen Raumfrachtvertrag oder einen Stückgutfrachtvertrag abschließt. Das deutsche Recht definiert nämlich den "Verfrachter" nicht und vor allem, es schränkt für einen bestimmten Haftungsrahmen den Begriff des "Verfrachters" nicht ein.

So tun es aber die Haager Regeln. Sie definieren: "Das Wort 'Unternehmer' umfaßt den Schiffseigentümer oder den Charterer, der mit einem Befrachter einen Frachtvertrag eingeht" (Artikel 1 (a)). Wäre die eingangs erwähnte Reederei, die den Container an eine befreundete Reederei weitergibt, aber selbst Konnossemente ausstellt, "Unternehmer"/"Carrier" im Sinne der Haager Regeln? Zugespitzt stellt sich die Frage dahin: Ist "Unternehmer" auch ein Stückgutverfrachter, der seinerseits (als Befrachter) einen Stückgutfrachtvertrag mit einem Verfrachter schließt? Dem Wortlaut der Haager Regeln folgend muß man dieses verneinen. Denn die eingangs erwähnte Reederei ist kein "Charterer" im deutschen Wortsinne. Sie wäre "charterer" = Befrachter im englischen Wortsinne (59). Interessanterweise definieren die Hamburg Rules viel weitgehender:

"'Carrier' means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper."

Gerichtliche Äußerungen zu dem Problem sind mir nicht bekannt; und auch die Literatur schweigt sich weitgehend aus. Die bestehende rechtliche Unsicherheit suchen Haftpflichtversicherer dadurch zu umgehen, daß sie anregen, keinen Stückgutfrachtvertrag, sondern vielmehr einen Raumfrachtvertrag zu vereinbaren.

Noch ein zweiter, wirtschaftlicher Grund - dies muß hinzugefügt werden - erklärt den Wunsch nach einem Raumfrachtvertrag: Die Reederei möchte sich zusätzliche Transportkapazität sichern.

Derartige Space Charter Parties sind unterschiedlich gestaltet. Ein (abgekürztes) Beispiel wäre etwa:

"The Charterer charters from the Owner for the carriage of containers 10 percent of the container capacity of each vessel engaged in the Owner's liner service from A to B. This contract is valid for one year. Freight per container berth amounts to" (60)

Im Kern dürfte es sich um eine Teil-Raumcharter für konsequente Reisen handeln. Dies wäre selbst dann so, wenn es im Vertrag hieße: "The Owner lets and the Charterer hires for the carriage of containers 10 percent of the container capacity of each vessel engaged in the Owner's liner service"

III. Einzelne Probleme des Zeitfrachtvertrages

1) Safe port

Die kriegserischen Wirren der letzten Jahre im Nahen und Mittleren Osten haben zahlreiche Meinungsverschiedenheiten darüber verursacht, was ein "safe port" ist. In Deutschland gibt es wenige Entscheidungen, und auch von der Thematik her keine spezifisch neuen, wohl aber in England. Dabei existiert dort bereits eine lange Kette von "precedents", die aber, wie die neuere Entwicklung zeigt, noch durchaus unvollständig war. Ramberg nannte sie einmal "a display of the elasticity of the Common Law" (61).

Die neuere Rechtsprechung wendet nach wie vor die Definition an, welche Court of Appeal im Fall "Eastern City" (62) gegeben hat:

"A port will not be safe unless, in the relevant period of time, the particular ship can reach it, use it and return from it without, in the absence of some abnormal occurrence, being exposed to danger which cannot be avoided by good navigation and seamanship."

Es herrscht Einvernehmen darüber, daß es nicht lediglich auf die Sicherheit im Hafengebiet ankommt, sondern auch auf die Sicherheit während der Revierfahrt (63). Nicht nur für Schäden am Schiff muß der Befrachter aufkommen, auch für Verzögerungen (bei einer Reisecharter), nämlich für "delay which would be commercially unacceptable to a reasonable owner of a ship of the type concerned at the time when the charter party was concluded" (64).

Neuerdings wird häufig die Frage aufgeworfen, ob die Anfahrt durch den Persischen Golf - iranische Flugzeuge haben Seeziele auch südlich der vorher festgelegten Gefahrenzone angegriffen - zu ungefährdeten arabischen Häfen diese Häfen "unsafe" macht. Ich denke, man muß sie bejahen.

Der Vertragsbruch des Befrachters liegt darin, daß er dem Schiff einen unsicheren Hafen anweist. Im Falle MT "Evaggelos TH" ⁽⁶⁵⁾ stellte sich die Frage der Haftung, als der Befrachter den zunächst ungefährlichen Hafen Suez angewiesen hatte, wo dann das Schiff bei einem plötzlichen Raketenüberfall Beschädigungen erlitt. Das Gericht verneinte die Haftung.

House of Lords im Urteil The "Evia" (2) ⁽⁶⁶⁾ billigte das im "Evaggelos TH"-Urteil gefundene Ergebnis, nicht aber die Begründung:

"It is with the prospective safety of the port at the time when the vessel will be there for the loading or unloading operation that the contractual promise is concerned and the contractual promise itself is given at the time when the Charterer gives the order to the Master or other agent of the shipowner to proceed to the loading or unloading port".

Das Gericht erläuterte, daß mit der Anlauforder keinesfalls ein "absolute continuing promise of safety" gegeben worden sei. Dahingehende frühere Urteile The "Mary Lou" ⁽⁶⁷⁾ und The "Pendrecht" ⁽⁶⁸⁾, wurden als "Häresie" nicht gebilligt.

Gleichwohl stellt sich natürlich die Frage, was der Zeitbefrachter tun muß, wenn sich während der Anreise

oder während des Ladens oder Löschens zeigt, daß der Hafen gefährlich wird. Im Hinblick auf Zeitchartern heißt es dazu im Urteil weiter:

"In my opinion, while the primary obligation of a time charterer under clause 2 of the charterparty is that which I have stated viz: to order the ship to go only to a port at which time when the order is given it is prospectively safe for her, there may be circumstances in which the port which was prospectively safe when the order was given subsequently becomes unsafe, then clause 2, on its true construction, imposes a further and secondary obligation on the Charterer."

House of Lords betrachtete die beiden denkbaren Situationen:

"(i) Where new circumstances arise which rendered the port unsafe while the vessel is en route to the nominated port, the charterer (on the assumption that he wishes to continue to trade the ship) has a secondary obligation to cancel his original order, and order her to go to an other port which at the time when such fresh order is given is prospectively safe for her.

(ii) Where new circumstances arise which render the port unsafe after the ship has entered the port then (a) if it is not possible for her to leave then no further and secondary obligation is imposed on the time charterer, but (b) if it is possible for the ship to avoid a new danger which has arisen by leaving, then a further and secondary obligation is imposed on the time

charterer to order the ship to leave the port forthwith, whether she has completed loading or discharging or not, and, assuming that he wishes to continue to trade the ship, to order her to go to another port which, at the time when such fresh order is given is prospectively safe for her."

Die "Evia" hatte Basrah angelaufen; als die Anlauforder gegeben worden war, war Basrah noch sicher; dann aber unter den gegebenen Kriegsereignissen nicht mehr möglich. Eine Haftung des Befrachters entfiel damit.

Auf "Evia" folgte "Lucille" (69). Sie hatte in Constanza ebenfalls für Basrah geladen und wartete zunächst vor der Mündung des Shatt-al-Arab auf order, wo sie schließlich die Anweisung des Befrachters erhielt, nach Basrah weiterzulaufen. Für Court of Appeal war spätestens an diesem Tage Basrah "unsafe", so daß der Befrachter den Vertrag verletzte, als er sie gleichwohl dorthin weiterlaufen ließ.

Ähnlich wurde anschließend auch im Fall The "Concordia Fjord" entschieden (70).

Wenn die anzulaufenden Häfen sicher sein müssen, so bedeutet dies nicht, daß der Befrachter haftet, wenn das Schiff beim Bunkern auf Grund gerät (71).

Nicht nur Untiefen machen einen Hafen unsicher, auch die Wetterbedingungen, dann nämlich, wenn der Kapitän mit Bordmitteln Wettermeldungen nicht erhalten kann und sie auch nicht vom Befrachter/Hafenagenten erhält (72), oder wenn bei Wetterverschlechterung keine Möglichkeit mehr besteht, den Hafen, um Schäden zu vermeiden, zu verlassen (73).

2) Löschen der Ladung und "off-hire"

Einen weiteren Fall ⁽⁷⁴⁾ möchte ich schildern, der zwei für die Praxis wichtige Fragen beantwortet, nämlich: Welche Vertragspartei muß, etwa nach einer Kollision, das Schiff entladen, und wird für diese Löschzeit hire fällig?

Die "Pythia", unter einer NYPE CP, sollte in Khorramshahr Ladung löschen. Auf dem Shatt-al-Arab kollidierte sie. Sie durfte aus Sicherheitsgründen nicht weiter flußaufwärts laufen und kehrte daher auf Reede zurück. Dort wurde die Ladung in Leichter gelöscht, die sie zum vereinbarten Löschhafen brachten. Zunächst stellte das Gericht fest, daß es Pflicht des Reeders - und nicht des Zeitcharterers - war, das Schiff in diesem Falle zu löschen. Pflicht des Zeitbefrachters sei es lediglich, die Ladung am von ihm angewiesenen Platz zu löschen. Das Gericht folgte dabei dem Court of Appeal-Urteil The "Aquacharm" ⁽⁷⁵⁾.

Obwohl das Schiff beschädigt war, als es auf Reede zurückkehrte und dort löschte, wurde für die dafür benötigte Zeit hire fällig. Richter Goff warf einen Blick auf die Geschichte der off-hire-Klausel. Ursprünglich, so auch die Baltime 1920 CP, sahen Chartern vor, daß, wenn ein Schaden den Einsatz des Schiffes hindert, für die Zeit der Behinderung keine Fracht fällig wird. Derartige Klauseln nannte er "period off-hire-clauses". Nach einer solchen wäre für MS "Pythia" während des Löschens keine Fracht fällig geworden ⁽⁷⁶⁾. Die heute gebräuchlichen off-hire-Klauseln, wie Klausel 11 Baltime 1939 CP und Klausel 15 NYPE CP, sind dagegen sogenannte "nett loss of time off-hire-clauses". Das heißt, hier wird gekürzt lediglich für die "time lost thereby", das heißt für die durch ein bestimmtes Schadensereignis tatsächlich verlorene Zeit. Der Befrach-

ter der "Pythia" mußte folglich für die zum Löschen auf Reede gebrauchte Zeit hire zahlen.

Eine Put-Back-Klausel, welche häufig die vorgedruckte off-hire-Klausel ergänzt (also auch von ihren Voraussetzungen abhängt), ist meist ebenfalls eine "nett loss of time off-hire-clause", wenn sie nämlich davon spricht, daß für die durch Umwege "time so lost" keine Fracht geschuldet wird.

3) Domestic Fuel

Jede Zeit hat ihre Modestreitigkeiten; zu Beginn der achtziger Jahre waren es die um "domestic fuel". Die Streitsummen waren nicht immer groß; doch manchmal entstand die Meinungsverschiedenheit erst am Ende einer langjährigen Zeitcharter. Der Frage, welches Recht im Einzelfall den Vertrag ergänzte, kam dabei wegen der unterschiedlichen Verjährungsvorschriften (6 Jahre in England, 1 Jahr in Deutschland) besonderes Gewicht zu.

Klausel 20 NYPE CP besagt:

"Fuel used by the vessel while off-hire, also for cooking, condensing water, or for grates and stoves to be agreed to as to quantity and the cost of replacing same, to be allowed by Owners."

Die Formulierung der Klausel ist sprachlich mißglückt. Gleichwohl wird man nicht sagen können, daß sie lediglich off-hire-Situationen deckt; sie gilt vielmehr für den gesamten Verlauf der Charter. Das Wort "also" muß im Sinne von "and" verstanden werden. Dies bedeutet, daß sowohl der Verbrauch während der off-hire-Zeiten

als auch der Verbrauch für "domestic purposes" zu Lasten des Verfrachters/Reeders geht (77).

Es fragt sich außerdem, ob die Klausel nur die Verbräuche im Küchenbereich erfaßt, oder weitergehend alle Bereiche, die der Mannschaft zugute kommen (Klimaanlage, Heizung, Wasseraufbereitung usw.). Zwei Londoner Schiedssprüche (78) bejahten dies mit dem Hinweis, die Charter stamme aus den ersten Jahren dieses Jahrhunderts und die technischen Gegebenheiten hätten sich seitdem geändert; dem müsse sich die Charter anpassen. Ein Hamburger Schiedsgericht (79) war anderer Auffassung, betrachtete Klausel 20 als eine Ausnahmeklausel und legte sie daher wortgetreu eng aus.

Die Höhe derartiger Ansprüche hängt natürlich davon ab, ob mit Öl gekocht, geheizt und Wasser aufbereitet wird, oder ob ein Wellengenerator vorhanden ist, ob die Abwärme der Hauptmaschine genutzt wird usw.

4) Eigentum am Treibstoff

Im gegenwärtigen Markt operiert mancher Zeitbefrachter, der über wenig Vermögen - oder über wenig greifbares Vermögen - verfügt. Was Wunder, daß es üblich geworden ist, wenn immer Ansprüche gegen den Zeitbefrachter erhoben werden, die ihm gehörenden Bunker sicherheits halber zu arrestieren. Die Frage stellt sich dann stets, ob die an Bord befindlichen Bunker dem Zeitbefrachter gehören oder dem Reeder. Ähnlich entsteht gelegentlich Streit, wer Eigentümer der an Bord eines zwangsversteigerten Schiffes verbliebenen Bunker ist.

Die "Span Terza" war unter einer NYPE CP verchartert gewesen. Nach Auffassung von House of Lords (80) zeigt der Wortlaut des Vertrages - "charterers provide and

pay for fuel", "owners, at the port of redelivery, shall take over and pay for all fuel remaining on board the vessel" - klar, daß der Befrachter Eigentümer der Bunker ist und daß der Verfrachter sie in seinem Besitz hält, sie aber nach den Weisungen des Befrachters verbrennen muß. Ebenso hatte vorher Queen's Bench Division im Fall "Saint Anna" ⁽⁸¹⁾ entschieden.

Der Befrachter hatte den Chartervertrag über MS "Span Terza" aber annulliert, weil das Schiff länger als vereinbart off hire gewesen war. Die Parteien waren unterschiedlicher Auffassung, ob nun - wie bei einer normalen Rücklieferung - das Eigentum an den Bunkern auf den Verfrachter fiel.

House of Lords verneinte dies, weil die zitierte Rücklieferungsklausel nicht angewendet werden konnte. Das heißt, die Bunker gehörten nach wie vor dem Befrachter, und der Verfrachter war nicht mehr berechtigt, etwa ein Zurückbehaltungsrecht daran auszuüben.

IV. Einzelne Probleme des Reisefrachtvertrages

1) AGB

Im "Nordholm"-Urteil ⁽⁸²⁾ hat der BGH eine Reisecharter als AGB qualifiziert: "... Allgemeine Geschäftsbedingungen, zu denen auch die vorformulierten Bedingungen einer Charterpartie zu rechnen sind (§ 1 Abs. 1 AGBG)". Das HansOLG Hamburg hatte vor vielen Jahren, ähnlich lakonisch, ebenso geurteilt ⁽⁸³⁾. Schon früher ist versucht worden nachzuweisen, daß dies nicht zutrifft ⁽⁸⁴⁾; weitere Stellungnahmen stehen bevor.

Die Frage nach dem Charakter einer Charter als AGB betrifft natürlich auch die Zeitcharter; wegen des "Nordholm"-Urteils soll sie aber im Zusammenhang mit einer Reisecharter diskutiert werden.

a) Ich vermute, daß der BGH nur deshalb zu dieser Beurteilung gelangt ist, weil ihm die Art und Weise, wie im Schiffahrtsgeschäft ein Vertrag abgeschlossen wird, nicht ausreichend bekannt war (die Vorinstanzen hatten nämlich den Begriff AGB nicht erwähnt). Einige Argumente gegen diese gerichtliche These dürfen hier kurz zusammengefaßt werden:

- (1) Charterformulare sind eine vorformulierte Diskussionsgrundlage.
- (2) Viele Formulare sind vom Interessenvertreter des Verfrachters und des Befrachters ausgehandelt worden.
- (3) Häufig stehen inhaltlich unterschiedliche Formulare zur Verfügung; die Einigung auf ein bestimmtes bedeutet bereits ein Aushandeln.

- (4) Besteht keine derartige Auswahl, akzeptieren häufig beide Partner das einzige Formular als angemessene Vertragsbasis (also zwei Verwender).
- (5) Über jede einzelne Klausel des Formulars darf verhandelt werden.
- (6) Viele Klauseln werden in Verhandlungen abgeändert.
- (7) Das Formular wird meist nicht pauschal vereinbart; wenn (wie in einer Buchungsnote) dies nun doch geschieht, dürfen Zusatzklauseln vereinbart werden.
- (8) Manche ungeänderte Klausel schützt die Interessen des Verfrachters, manche die des Befrachters; eine einheitliche "Stoßrichtung" fehlt häufig.
- (9) Ungeliebte gedruckte Klauseln werden durch ausgehandelte Zusatzklauseln aufgehoben, eingeschränkt oder nach Entgegenkommen des Vertragspartners in einer anderen Beziehung in Kauf genommen.
- (10) Im Chartergeschäft gibt es keine zu schützenden Verbraucher; der schwankende Markt gewährt einmal dem Verfrachter, ein andermal dem Befrachter die günstigere Verhandlungsposition.

Insgesamt kann man sagen, daß das AGBG für einen "fertigen" Vertrag gelten soll, nicht aber für einen, den die Parteien gemeinsam ausgestalten. Im Handelsverkehr und namentlich im internationalen Wirtschaftsverkehr er-

scheint eine besondere Zurückhaltung angebracht, Verträge als AGB zu qualifizieren.

Vor allem liegt der Grund, der den Gesetzgeber veranlaßte, die Materie zu regeln, bei einem Chartervertrag nicht vor. Man kann weder eine einseitige Inanspruchnahme der Vertragsfreiheit noch eine gestörte Vertragsparität konstatieren, erst recht keine Störung der Vertragsparität, welche auf einseitiger Inanspruchnahme der Gestaltungsfreiheit beruht⁽⁸⁵⁾. Der Referentenentwurf ebenso wie die Begründung zum Regierungsentwurf sahen "den inneren Grund und den Ansatzpunkt für die rechtliche Sonderbehandlung der AGB" gerade in der "Einseitigkeit der Auferlegung"⁽⁸⁶⁾. Einem Referendar, der über das Thema promovieren wollte, hatte ich vorgeschlagen, bei einem Schiffsmakler zu hospitieren, um die Praxis und das Klima der Vertragsverhandlungen kennenzulernen; er hat eine "gestörte Vertragsparität" nicht feststellen können. Die Telexwechsel, welche einem Vertragsschluß gewöhnlich vorausgehen und die sich ein Schiedsgericht häufig vorlegen läßt, lassen ebensowenig ersehen, daß eine Partei der anderen den Vertragsinhalt diktiert.

- b) Nun ist in den letzten Jahren lebhaft diskutiert worden, ob - und auch entschieden worden, daß - Vertragsbestimmungen, welche nicht alle Begriffsmerkmale des § 1 I AGBG erfüllen, gleichwohl einer Inhaltskontrolle zugänglich sind⁽⁸⁷⁾.

Ich bin allerdings der Meinung, daß ein Chartervertrag die meisten und wesentlichen Begriffsmerkmale von AGB nicht aufweist. Man findet zwar Vorformulierungen, und sie sollen gelegentlich auch für eine Vielzahl von Fällen benutzt werden. Aber sie wurden nicht "gestellt", und auch von einem "Verwender" kann man meist nicht sprechen. Insofern nur einige kurze Bemerkungen.

Es fragt sich, ob in derartigen Fällen rechtsmethodisch eine Inhaltskontrolle entsprechend den AGBG überhaupt möglich ist. Dieses ist zunächst die Frage nach der analogen Anwendung des AGBG. Man wird sie verneinen müssen ⁽⁸⁸⁾. Es existiert keine Lücke im Recht. Es besteht Vertragsfreiheit. Die zulässigen Ausnahmen statuiert das AGBG abschließend.

Es existieren aber weitere Einschränkungen der Vertragsfreiheit, beispielsweise §§ 138 und 242 BGB. Es fragt sich, ob diese zu einer Inhaltskontrolle von Verträgen führen können - wobei es dann systematisch keinen weiteren Schritt mehr bildet, die Wirksamkeit einzelner Vertragsklauseln zu überprüfen (doch dazu mehr unter der Überschrift "Einzelklauseln"). Literaturstimmen bejahen diese Frage: Jeder nicht ausgehandelte Formularvertrag (auch derjenige, den keine der Vertragsparteien der anderen als Vertragsmuster "gestellt" hat), sei nach der ratio legis des AGBG im Prinzip kontrollbedürftig ⁽⁸⁹⁾. Dem halten andere entgegen, daß sich der Gesetzgeber mit dem Merkmal des "Stellens" in § 1 I AGBG bewußt gegen eine Inhaltskontrolle nicht "gestellter" Formularverträge entschieden hat ⁽⁹⁰⁾. Diese Kritik erscheint mir begründet: Es geht methodisch gesehen nicht an, eine bewußt eng gezogene und an ganz bestimmte Voraussetzungen geknüpfte gesetzliche Regelung auszudehnen und damit das allgemein geltende Prinzip der Vertragsfreiheit einzuengen. Dieser Gedanke bezieht sich auf die Inhaltskontrolle ganzer Verträge; auf die Ungültigkeit einzelner Vertragsbedingungen werde ich noch zu sprechen kommen.

- c) Bevor ich aber dazu komme, noch einen kurzen Blick über die Grenzen!

Die dem AGBG im englischen Recht funktionell entspre-

chende Regelung ist der "Unfair Contract Terms Act 1977" vom 26.10.1977 ⁽⁹¹⁾. Seine Section 3 bestimmt:

"3. - (1) This section applies as between contracting parties where one of them deals as consumer or on the other's written standard terms of business.

(2) As against that party, the other cannot by reference to any contract term

-

- a) when himself in breach of contract, exclude or restrict any liability of his in respect of the breach; or
- b) ... "

Bezeichnenderweise findet diese wie auch fast alle anderen Kontrollbestimmungen des Gesetzes - mit der Ausnahme von Section 2 (1) über Haftungsausschluß oder Begrenzung für Tod oder Körperschäden - gemäß Schedule 1, para 2 auf Charterparties ausdrücklich keine Anwendung, außer zugunsten einer Person, die als "Consumer", also als "Verbraucher" angesehen wird.

Diese Bestimmung lautet:

"Section 2 (1) extends to

- (a) any contract of marine salvage or towage;
- (b) any charterparty of a ship or hovercraft;
- and
- (c) any contract for the carriage of goods by ship or hovercraft;

but subject to this section 2 to 4 do not extend to any such contract except in favour of a person dealing as consumer."

Die Literatur (ein Blick auf sie ist manchmal wegen der ungeläufigen englischen Gesetzessystematik zur Kontrolle angebracht) bestätigt, daß das Gesetz Charterparties nicht erfaßt (92).

Der englische Gesetzgeber geht offensichtlich davon aus, daß Charterparties keine AGB sind, sondern regelmäßig ein von den Parteien im einzelnen sorgfältig ausgehandeltes Vertragswerk darstellen, vor dem ein Verbraucher lediglich in besonders krassen Fällen geschützt werden muß.

House of Lords führte im Securicor-Fall (93) aus:

"My Lords, the reports are full of cases in which what would appear to be very strained constructions have been placed upon exclusions, clauses, mainly in what today would be called 'consumer contracts' and 'contracts of adhesion'. As Lord Wilberforce has pointed out, any need for this kind of judicial distortion of the English language has been banished by Parliament's having made these kinds of contracts subject to the Unfair Contract Terms Act, 1977. In commercial contracts negotiated between businessmen capable of looking after their own interests and of deciding how risks inherent in their performance of various kinds of contracts can be most economically borne (generally by insurance), it is, in my view, wrong to place a strained construction upon the words in an exclusions clause which are clear and fairly susceptible of one meaning only."

Zusätzlich heißt es in diesem Urteil, daß ein Gericht eine Freizeichnungsklausel nicht zurückweisen könne, "however unreasonable a court itself may think it is, if the words are clear and fairly susceptible of one meaning only".

Auch in Frankreich existiert zwar ein Gesetz über mißbräuchliche Vertragsklauseln (clauses abusives) ⁽⁹⁴⁾. Der persönliche Anwendungsbereich dieses Gesetzes und des von ihm gewährten Schutzes gegen mißbräuchliche Vertragsklauseln erstreckt sich über den Verbraucher (consomateur) hinaus auf alle Personen, die sich nicht von Berufs wegen mit Leistungen von der Art befassen, die den Gegenstand des Vertrages bilden (personnes non-professionnelles). Ein Erstrecken auf Charterparties erscheint danach nicht möglich.

2) Einzelklauseln

Die Rechtsprechung zur "Kardinalpflicht" hat sich in den letzten 10 Jahren fortgesetzt ⁽⁹⁵⁾: Ein Verfrachter darf sich von der Haftung für Folgen anfänglicher See- und Ladungsuntüchtigkeit nicht freizeichnen. Wohl fast alle Entscheidungen befassen sich mit Allgemeinen Geschäftsbedingungen (Konnossementen, ADSp, Lagerbedingungen). Sie sollen zunächst betrachtet werden.

- a) Zuvor ein Blick auf die Anspruchsgrundlage von Ersatzansprüchen! Eine der Klauseln, an der das Thema der "Kardinalpflicht" gelegentlich exerziert wird, ist Klausel 2 Gencon CP ⁽⁹⁶⁾. Richter Donaldson meinte einmal ⁽⁹⁷⁾:

"The printed Gencon 'Owners' Responsibility Clause', which may perhaps be considered a misdescription."

Die Klausel 2 Gencon CP ist aber keine reine Freizeichnungsklausel; sie bildet vielmehr auch selbst eine Anspruchsgrundlage:

"Owners are to be responsible for loss of or

damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the owners or their manager to make the vessel in all respects seaworthy."

Mit dieser Klausel bedingen Vertragsparteien mithin § 559 II HGB als Anspruchsgrundlage ab. Das hat beispielsweise der BGH im "Nordholm"-Fall übersehen.

Wie der vollständige Text zeigt, wird unterschieden zwischen einerseits "personal want of due diligence on the part of the owners or their manager to make the vessel in all respects seaworthy" bzw. "personal act or default of the owners or their managers" und andererseits "neglect or default of the captain or crew or some other person employed by the owners". Ein Gericht muß also begründen, worin es persönliches Verschulden eines Verfrachters sieht. Beim Reeder-Kapitän wird gelegentlich die Frage gestellt, ob eine Reederspflicht oder ob eine Kapitänspflicht verletzt wurden und ob insoweit persönliches Verschulden bejaht werden kann (98). Es mag auch durchaus Unterschiede zwischen dem persönlichen Verschulden eines Reeder-Verfrachters und dem eines Zeitcharterer-Verfrachters geben.

Dieses persönliche Verschulden setzt aber eine Vertragspflicht voraus, die der Verfrachter persönlich erfüllt und deren Erfüllung er nicht delegiert (99). Dieses persönliche Verschulden mag im Einzelfall darin zu sehen sein, daß der Verfrachter sein Schiff in See schickt, obschon er weiß, daß es see- oder ladungsun-tüchtig ist.

Damit scheidet von vornherein eine Verfrachterhaftung

aus für Akte der Besatzung, die das Schiff ladungsuntüchtig machen, wie im Hamburger Schiedsgerichtsfall "Santa Elena", in dem die Besatzung beim Laden unzureichendes Garnier unter eine Kaffeeladung legte, so daß Schwitzwasser die Säcke durchnäßte ⁽¹⁰⁰⁾. Im "Nordholm"-Fall ⁽¹⁰¹⁾ stand zur Debatte, ob der Kapitän angesichts der großen Luken des Schiffes und der dadurch bedingten Gefahr des Wassereintritts die Ladung im Raum mit Persennigen hätte abdecken oder die Lukendeckelstöße mit Ramnek-Tape hätte überkleben müssen. - Die Beurteilung der Haftung des Verfrachters mag also unterschiedlich ausfallen, je nachdem ob See- oder ob Ladungsuntüchtigkeit gegeben ist, diese Unterscheidung gewinnt also Gewicht.

- b) Im Rahmen der Klausel 2 I 1 Gencon CP (der Anspruchsgrundlage) trägt prinzipiell der klagende Befrachter die Beweislast, und zwar auch für das persönliche Verschulden des Verfrachters, anders als in § 559 II HGB. Insoweit enthält diese Klausel bereits eine gewisse Freizeichnung zugunsten des Verfrachters, und zwar hinsichtlich der Beweislast. Der Rest der Klausel stellt den Verfrachter von der Haftung ganz frei. Für die Beurteilung der Gültigkeit dieser beiden Klauselteile mögen mithin graduell unterschiedliche Maßstäbe angelegt werden müssen. Es macht einen Unterschied, ob eine Haftung völlig ausgeschlossen oder ob sie nur erschwert wird.

Gleichwohl soll hier das Thema "Gültigkeit der Freizeichnung" einheitlich behandelt werden.

Nach der ständigen Rechtsprechung des Schifffahrtsse-nats des BGH "können sich Frachtführer, Schiffseigner und Schiffer in Allgemeinen Geschäftsbedingungen von der Haftung für Ladungsuntüchtigkeit aus anfänglicher

Fahr- oder Ladungsuntüchtigkeit des Schiffes nicht wirksam freizeichnen" (102).

Der von Wüstendörfer geprägte Begriff "Kardinalpflicht" (103) findet sich, wenn ich richtig sehe, zum ersten Mal in einem Urteil des Bundesgerichtshofes vom 13.3.1956 (104). Er fiel im Zusammenhang mit der Erörterung, ob eine in einem Schleppvertrag enthaltene Freizeichnung von der Haftung für verschuldete Seeuntüchtigkeit sittenwidrig ist. Das Gericht sah den Sittenverstoß in der Ausnützung einer Monopolstellung und in dem Ausbedingen unverhältnismäßig großer Vorteile, "unter Umgehung der vom Gesetz gewollten und vom Verkehr als billig empfundenen Rechtslage". Zum selben Ergebnis führte, wie das Gericht begründete, "die Anwendung des Rechtsgedankens des § 242 BGB"; es könne "nicht als mit Treu und Glauben vereinbar angesehen werden, wenn die Beklagte sich gerade von solchen Verpflichtungen freizeichnet, deren Beachtung überhaupt erst die Voraussetzungen für die Erfüllung des Schleppvertrages schafft".

Diese Begründungen kehren im Kern immer wieder (105).

Allerdings wird in den neueren Entscheidungen nicht mehr von Sittenwidrigkeit gesprochen (106), sie verweisen allenfalls noch auf § 242 bzw. - in den späteren Entscheidungen - auf §§ 9, 24 II AGBG (107). Manche Urteile geben überhaupt keine Begründung mehr (108), manche sprechen von "grundsätzlich unwirksam" (109).

Nach alledem kann man eine ständige und gefestigte Rechtsprechung konstatieren.

Diese Rechtsprechung, dies mag angefügt werden, betrifft aber lediglich vertragliche Hauptpflichten,

nicht Nebenpflichten, wie ein gerade dieser Tage veröffentlichtes Urteil des HansOLG Hamburg zeigt (110).

- c) Die bisher geschilderte Rechtsprechung befaßt sich lediglich mit AGBs, nicht mit Individualverträgen, mit einer Ausnahme. Der Schleppvertrag, über den der BGH 1956 befinden mußte (111), mag ein Individualvertrag gewesen sein; vielleicht war er aber auch - wie häufig - Allgemeine Geschäftsbedingung; die Veröffentlichung läßt dies nicht eindeutig erkennen. Die Ausnahme, von der ich sprach, ist die Entscheidung des BGH zum Fall MS "Saar" (111a). Wie der BGH kurz feststellte, widerspricht es Treu und Glauben, sich von der Erfüllung einer Hauptpflicht freizuzeichnen.

Wir stehen damit vor der Frage, ob Klausel 2 Gencon CP (eine individuelle Vereinbarung) gültig ist, soweit sie die Haftung für aus anfänglicher See- und Ladungsuntüchtigkeit entstandenen Schaden ausschließt. Genauso stellt sich diese Frage für die ähnlich weitgehende Klausel 13 I Baltime 1939 CP.

Über diese hatte ein Hamburger Schiedsgericht im Falle "Santa Elena" zu urteilen (112):

"Es mag dahinstehen, ob gegenüber dem Kapitän der Vorwurf des Verschuldens erhoben werden kann. Die Beklagte jedenfalls hat sich für ihre daraus etwa resultierende Haftung durch die Klausel 9 und 13 der vereinbarten Charterparty freigezeichnet. Diese Freizeichnung ist auch rechtswirksam:

- a) Sie verstößt insbesondere nicht gegen § 138 BGB. Das wäre nur der Fall, wenn sie gegen das Anstandsgefühl aller billig und

gerecht Denkenden verstieße. Maßstab hierfür kann nicht die gesetzlich normierte Haftung des Verfrachters sein, denn § 663 II 4 HGB läßt eine Freizeichnung davon in Charterparties ausdrücklich zu. Vielmehr ist darauf abzuheben, ob die Parteien mit der vereinbarten Freizeichnung ihre Vertragsfreiheit mißbraucht haben. Das ist jedoch nicht der Fall.

(wird ausgeführt) ...

Auch der Inhalt der Klauseln 9 und 13 ist nicht zu beanstanden. Er entstammt einem in Schifffahrtskreisen allgemein anerkannten Vertragsvorschlag (Baltim 1939) und wird in dieser Form in zahlreichen Verträgen zwischen Reedern und Charterern international vereinbart. Wenn - wie im vorliegenden Fall - das Schiff von Charterern in einer Linie eingestellt wird, entspricht die Freizeichnung sogar ökonomischer Vernunft, bewirkt sie doch, daß die Haftpflichtprämien des Eigentümers reduziert und damit Kosten gesenkt werden, die auf die Kalkulation der Charterrate Einfluß haben.

- b) Das AGB ist auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. ...
- c) Die Berufung der Beklagten auf die Freizeichnungsklauseln 9 und 13 der Charterparty verstößt auch nicht gegen § 242 BGB. Dies insbesondere deshalb nicht, weil die eigentliche Ursache des Schadens im Verantwortungsbereich der Klägerin lag. Sie war es, die nach Klausel 4 der Char-

terparty für Stauung und die Bereitstellung von Garnier zu sorgen hatte. Ihr war oder mußte bekannt sein, daß das von ihr verkaufte Schiff bei rauhem Wetter die Belüftung abstellen mußte, deshalb hätte sie bei dem Auslegen der Decks mit Garnier besondere Sorgfalt walten lassen müssen. Das hat sie jedoch offensichtlich nicht getan.

- d) Die hier getroffene Entscheidung steht auch nicht im Widerspruch zur Rechtsprechung des BGH zu den sogenannten Kardinalpflichten des Verfrachters. Eine Kardinalpflicht des Verfrachters ist nach der Rechtsprechung des BGH (VersR 73/1060, 74/590) nur eine solche, deren Beachtung überhaupt erst die Voraussetzung für die Erfüllung des Frachtvertrages schafft; (VersR 73/1060), es muß sich um 'grundlegende Verpflichtungen des Verfrachters' (VersR 74/590) handeln."

Ausgangspunkt der Betrachtung bilden § 663 II 4 HGB, wonach Haftungsfreizeichnungen in Chartepartien zulässig sind, und § 276 II BGB, wonach dem Schuldner die Haftung wegen Vorsatzes nicht im voraus erlassen werden kann. Derart prinzipiell zulässige Freizeichnungen unterliegen selbstverständlich den Vorschriften des allgemeinen Rechts. Aber welche sind diese "Vorschriften des allgemeinen Rechts", welche hier die Vertragsfreiheit einschränken können?

Das AGBG gehört jedenfalls nicht dazu. Denn es gilt nicht für Individualverträge. Es ist also nicht rechtens, etwa durch die Hintertür des § 242 BGB Rechtsgedanken oder einzelne Vorschriften des AGBG in die Debatte über die Wirksamkeit einer Freizeichnung einzuführen und die Freizeichnung an diesem Maßstab zu messen.

Eine Freizeichnung kann sittenwidrig und daher unwirksam sein (§ 138 BGB), beispielsweise, wenn eine Vertragspartei eine Monopol- oder Machtstellung dazu mißbraucht, um ihrem Partner unangemessene Vertragsbedingungen aufzuzwingen ⁽¹¹³⁾. Mit der unangemessenen Vertragsbedingung allein ist es dabei nicht getan; die Ausnützung einer Monopolstellung muß hinzukommen. Bei der Prüfung der "Unangemessenheit" - auch dieser Umstand bildet ein Tatbestandsmerkmal - wird man die im Handelsverkehr geltenden Gewohnheiten und Gebräuche berücksichtigen müssen (§ 346 HGB). Tut man dies, wird man bemerken, daß Klauseln wie Klausel 2 Gencon CP oder Klausel 13 I Baltime CP seit vielen Jahrzehnten im Gebrauch sind. Schließlich setzt das Verdikt "unangemessen" ein Mißverhältnis zwischen Leistung und Gegenleistung voraus.- All dies zeigt, daß ein "Sittenverstoß" im Sinne des § 138 BGB eine nicht immer einfach zu findende Begründung voraussetzt - also das Darstellen von faktischen Gründen und nicht das Äußern von lediglich Worthülsen.

Eine Freizeichnung kann schließlich auch treuwidrig und dieserhalb unwirksam sein (§ 242 BGB). § 242 BGB ist, dies sollte ins Gedächtnis zurückgerufen werden, keine allgemeine Billigkeitsvorschrift; sie stellt keineswegs die Weiche, eine "angemessenere" Regelung anzu-steuern ⁽¹¹⁴⁾. "Treu und Glauben" bedeutet vielmehr eine dem Vertragspartner Rücksicht entgegenbringende Einstellung (Treue), auf welche dieser vertraut (Glauben). Dies ist nichts Neues; gleichwohl findet man in den hier besprochenen einschlägigen Urteilen so gut wie keine den Rechtssatz ausfüllenden Fakten. Das Hans OLG Hamburg hat sich kürzlich die Mühe gemacht, ein Urteil derart zu begründen; und es gelangte bezeichnenderweise zu dem Ergebnis, daß in casu eine bestimmte Klausel eben nicht unwirksam war:

"Hinzu kommt, daß der Inhalt der Hafenfrachtschiffahrtsverträge im Hamburger Hafen schon seit langem durch die hier in Rede stehenden Allgemeinen Hafenfrachtschiffahrtsbedingungen bestimmt wird. Die Verladerschaft hat sich auf die in diesen Bedingungen enthaltenen Freizeichnungen seit langem eingestellt und pflegt sich - wie auch im vorliegenden Fall geschehen - durch den Abschluß von Transportversicherungen gegen die Risiken derartiger Freizeichnungen abzusichern." (115)

Dieses Urteil, so meine ich, zeigt eindringlich, daß Treuwidrigkeit anzunehmen ein Eingehen auf die Fakten voraussetzt, daß vermutlich Treuwidrigkeit nur in Ausnahmefällen bejaht werden kann, und daß die Entscheidungen des BGH zur Unwirksamkeit von Haftungsfreizeichnungsklauseln bei anfänglicher Seeuntüchtigkeit in ein neues Licht gesetzt werden. Dabei bin ich mir sehr wohl im klaren darüber, daß es in diesem Urteil um die Freizeichnung von einer vertraglichen Nebenpflicht ging. Aber auch bei einer Hauptpflicht wird man prüfen müssen, ob der Verfrachter einen gewissen Vertrauenstatbestand gesetzt und ob der Befrachter darauf vertraut hat. Geht es um die Seetüchtigkeit, so wird man sicherlich durchweg sagen können, daß der Verfrachter, der sein Schiff zum Transport anbietet, selbstverständlich ein seetüchtiges Schiff anbieten will und bei seinem Vertragspartner diesen Eindruck erweckt. Bei der Ladungsuntüchtigkeit wird man unterscheiden müssen, ob diese darauf beruht, daß das Schiff selbst sich in einem nicht ladungstüchtigen Zustand befand (dieser Umstand bezieht sich auf den Zeitpunkt des Vertragsschlusses) oder ob die Besatzung (später, nach Vertragsschluß) versäumt hat, durch sachgemäße Vorbereitung der Laderäume das Schiff ladungstüchtig zu machen.

Der Befrachter vertraut auf die Seetüchtigkeit als selbstverständlich. Insoweit mögen gegen die Gültigkeit der Klausel 2 Absatz 2 Gencon CP in der Tat Bedenken gerechtfertigt sein, insofern als sie die Haftung des Verfrachters ausschließt, falls Reederei-angestellte die Seeuntüchtigkeit zu vertreten haben. Anders verhält es sich aber mit der Ladungsuntüchtigkeit. Diese mag im Einzelfall nicht - worauf der BGH gelegentlich abstellt - "von vornherein" bestehen. Eine Ladungsuntüchtigkeit kann von verschiedenen Faktoren abhängen, etwa vom mangelhaften Zustand des Schiffes oder von mangelhafter Ladungsfürsorge durch die Besatzung. Es ist gang und gäbe, daß Hersteller eines Werkes sich von der Haftung für Gehilfenverschulden freizeichnen. Dieses wissen die Besteller, und der Befrachter ist ein solcher Besteller. Daher mag man bezweifeln, daß der Verfrachter insoweit einen Treuetatbestand setzt.

In diesem Zusammenhang muß man auch berücksichtigen, daß der Verfrachter sich mit der Klausel expressis verbis dagegen wehrt, einen bestimmten Eindruck beim Befrachter zu erwecken; Klausel 2 Abs. 2 Gencon CP spricht eine deutliche Sprache. Kaufleute verstehen diese Sprache. Wenn sie ihnen nicht gefällt, versuchen sie, sie in ihrem Sinne abzuändern. Und wie die Erfahrung lehrt, geschieht dies auch sehr häufig.

Ich bin also der Auffassung, daß Freizeichnungsklauseln durchaus treuwidrig sein können. Aber: Dies zu begründen, bedarf der Anführung von Fakten. Freizeichnungsklauseln - in Individualverträgen - auch von Kardinalpflichten - sind also nicht a priori unwirksam. Auch der BGH sah im "Nordholm"-Fall die vom Befrachter in die Verhandlung eingeführte Klausel 2 Gencon CP als wirksam an (der Kapitän durfte sich auf sie berufen).

Wenn man Rechtsprechung und Literatur überblickt, fällt auf, daß meist nur die Haftung des Verfrachters behandelt wird. Häufig wird übersehen, daß der Befrachter ein vollgültiger, gleich starker Vertragspartner ist, den ebenfalls Treuepflichten treffen und der eines bevorzugten Schutzes durch den Gesetzgeber oder durch die Rechtsprechung überhaupt nicht bedarf. Wie sehr bei uns die Perspektive eingeengt ist, belegt der Umstand, daß der Gesetzgeber sehr wenig von der Befrachterhaftung spricht und daß die Literatur das Thema bisher vergessen zu haben scheint. Und dabei entsteht einem Verfrachter häufig Schaden, weil der Befrachter beispielsweise das Schiff in einen unsicheren Hafen beordert (116), weil vom Befrachter eingesetzte Stauer das Schiff beschädigen (117), weil Ladung das Schiff oder eine Einrichtung beschädigt oder zerstört (118). Im Februar soll eine Dissertation erscheinen zum Thema "Charterers' Liability Insurance" (119).

- d) Im englischen Recht sind Freizeichnungen generell wirksam.

Besonders eindrucksvoll ist das Urteil des Court of Appeal im Fall The "TLF Prosperity" (120). In einem Baltime-Vertrag war die Höhe des Hauptdecks dieses Roro-Schiffes mit 6,10 m beschrieben worden. In Wirklichkeit aber war es an einer Stelle niedriger, so daß der Zeitbefrachter nicht wie geplant Mafi Trailer "double stacked with 40 ft containers" stauen konnte. Court of Appeal bezog sich auf den Securicor-Fall (121) und sah Klausel 13 Absatz 1 Baltime CP als wirksam an:

"Despite a considerable dislike of widely drawn exceptions clauses ... I feel unable

to cut down the wide scope of the clear words in the printed cl. 13."

Dabei beachtete das Gericht ausdrücklich die Begründung eines Urteils aus den 30er Jahren ⁽¹²²⁾:

"In one sense every exceptions clause is pro tanto inconsistent with the primary or express obligations which at law or by contract rest upon an owner or a master in respect of the goods entrusted to his charge, and the duties arising under the charterparty, but notwithstanding these obligations, exceptions clauses must receive in due course, if their language and the circumstances require it, their appropriate effect as a shield to a claim for damages."

House of Lords hat zwar dieses Urteil aufgehoben ⁽¹²³⁾. Dieses geschah aber nicht deswegen, weil man der weitgefaßten Klausel 13 Abs. 1 Baltime CP generell die Wirkung versagt hätte, sondern weil der Wortlaut dieser Klausel nicht weit genug ging, um den Verfrachter zu entlasten. Satz 2 des ersten Absatzes der Klausel -

"The owners not to be responsible for any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants" -

kann sich nach Auffassung des Gerichts ebenso wie der Satz 1 lediglich auf Verzögerungsschäden und auf Schadensersatzansprüche wegen Ladungsschadens oder Ladungsverlustes beziehen.

3) Liegezeitberechnung

Betrachtet man die Rechtsprechung der letzten Jahre zur Liegezeitberechnung, so fällt auf, daß viel weniger Streit als früher zu schlichten war über die Frage, wann ein Schiff "arrived" ist und wie (wenn es noch nicht "angekommen" ist) etwa vereinbarte Warteklauseln ausgelegt werden müssen.

- a) In früheren Zeiten war viel darüber diskutiert worden, in welchem geographischen Bereich des vereinbarten Lade-/Löschhafens ein Schiff "angekommen" und daher in der Lage war, die Lade-/Löschbereitschaftsnotiz abzugeben, um die Zeitzählung in Lauf zu setzen ⁽¹²⁴⁾. Zahlreiche Schiedssprüche und Urteile haben ein Schiff bereits dann als ein "arrived ship" angesehen, nachdem es den engeren Hafenbezirk zwar noch nicht erreicht hatte, sondern noch auf Reede oder außerhalb des Wellenbrechers wartete. So war es beispielsweise in Constanza ⁽¹²⁵⁾, Tuapse ⁽¹²⁶⁾, Alexandria ⁽¹²⁷⁾, Rotterdam - Hoek van Holland ⁽¹²⁸⁾ und auf der Außenreede von Leningrad ⁽¹²⁹⁾. Ein bei Weser-Feuerschiff ankerndes Schiff ist dagegen für die Weserhäfen noch nicht angekommen ⁽¹³⁰⁾.

House of Lords sah die "Johanna Oldendorff" als "angekommen" an, obschon das Schiff 14 Seemeilen außerhalb des Hafens wartete ⁽¹³¹⁾. Das Gericht definierte:

"Before a ship can be said to have arrived at a port she must, if she cannot proceed immediately to a berth, have reached a position within the port where she is at the immediate and effective disposition of a

charterer. If she is at a place where waiting ships usually lie, she will be in such a position unless in some extraordinary circumstances, proof of which would lie on the charterer."

"Within the port" wird weit gesehen: "Within the legal, fiscal and administrative limits". Wann und warum nun ein bestimmter Warteplatz innerhalb der in diesem Sinne weitgezogenen Hafengrenzen liegt, wird häufig nicht im einzelnen begründet. Man wird dies meist vielleicht so begründen können, daß die Hafenbehörde das Schiff - speziell oder generell - angewiesen hat, dort zu Anker zu gehen und dort auf das Freiwerden des Liegeplatzes zu warten. Der Warteplatz bei Weser-Feuerschiff, obschon nicht weiter entfernt von den Wesermündungshäfen als manch anderer der erwähnten Warteplätze, ist insofern untypisch, als er als Warteplatz für verschiedene Weserhäfen dient.

Court of Appeal versuchte, diesen sogenannten Reid-Test im Streitfall The "Maratha Envoy" (132) zu erweitern, indem er sagte:

"I think that, at the present day a vessel should be held to be an arrived ship when she has reached the usual waiting place for the port, even though it may be a few miles outside the limits of the port itself. The reason being that she has completed her carrying voyage and is at the disposition of the charterers as effectively as if she was inside the port itself in the vicinity of a berth."

House of Lords aber hob dieses Urteil wieder auf ⁽¹³³⁾ und hielt am Reid-Test fest; Weser-Feuerschiff liegt nicht "within the port" von Brake; darüber waren sich die Parteien des Prozesses einig.

Gerade die Diskussion um den Wartepplatz Weser-Feuerschiff zeigt meines Erachtens, daß House of Lords sich letztlich von verwaltungsrechtlichen Gegebenheiten leiten läßt, die mit dem fraglichen Geschäft, der Ladungsreise, direkt nichts zu tun haben. Offenbar verspürte das Gericht auch Hemmungen, sein erst wenige Jahre altes "Johanna Oldendorff"-Urteil schon wieder zu mißbilligen und damit der Rechtssicherheit zu schaden.

Die Rio Laytime Definitions, jetzt Charterparty Laytime Definitions 1980 genannt ⁽¹³⁴⁾, unlängst vom OLG Düsseldorf als Verkörperung der Verkehrssitte akzentuiert ⁽¹³⁵⁾, definieren der allgemeinen Praxis entsprechend:

"'Port' means an area within which ships are loaded with and/or discharged of cargo and includes the usual places where ships wait for their turn or are ordered or obliged to wait for their turn no matter the distance from that area."

Ein langer Weg der Rechtsentwicklung, beginnend mit dem Leonis v. Ranck-Fall vor rund 80 Jahren, ist fast beendet.

- b) Zwischen dem Problem "arrived ship?" und einer vereinbarten Warteklausel besteht ein enger Zusammenhang. Eine Warteklausel gewinnt naturgemäß Bedeutung nur dann, wenn die Liegezeit aus dem Grunde noch

nicht zählen kann, weil das Schiff noch nicht "arrived" ist. So hat sich mittlerweile für die bekannteste der Warteklauseln - "time lost in waiting for berth to count as loading time" der Gencon CP - die Ansicht durchgesetzt, daß sie nur dann eingreift, wenn der Kapitän noch keine Notiz geben darf und damit die Zeitzählung noch nicht in Gang setzen kann. House of Lords hat dies im Streitfall "The Darrah" (136) bestätigt. Jüngere Londoner Schiedssprüche halten sich daran (137).

Die Time-Lost-Klausel behält natürlich ihre Bedeutung bei den sogenannten Berth-Chartern (138) (die Unterscheidung Port-/Berth-Charter spielt im englischen Recht nach wie vor eine große Rolle (139)). Sie wird neuerdings in England dahingehend ausgelegt, daß die "excepted periods" auch ihren Lauf unterbrechen (140). Ich zweifle, ob man nach deutschem Recht ebenso entscheiden muß. Die etwas sprunghafte englische Rechtsprechung überzeugt nicht. Die Warteklausel sagt ausdrücklich, daß die während des Wartens verstrichene Zeit als Liegezeit zählt - nicht: wie Liegezeit gezählt wird. Auch wirtschaftlich ist diese Auslegung sinnvoll; der durch das Warten verursachte zusätzliche Zeitaufwand soll zu Lasten des Befrachters gehen.

Französische Schiedsrichter zählen die Wartezeit nach wie vor durch, ohne Unterbrechnung durch die "excepted periods" (141).

Vor dem "Darrah"-Urteil war die Wartezeit allgemein ununterbrochen durch "excepted periods" durchgezählt worden. Diesem Ergebnis hatten Befrachter durch Umformulierungen entgegenwirken wollen, wie zum Beispiel mit der Klausel "time lost in waiting for

berth to count as laytime" (statt: "loading/discharging time"). House of Lords im "Darrah"-Fall sah in dieser Formulierung nichts anderes als in dem üblichen gedruckten Text, konnte natürlich bei seiner veränderten Auslegung der üblichen Klausel keinen Unterschied zwischen beiden Formulierungen feststellen. Allerdings schien es der Meinung zuzuneigen, daß die Parteien mit dieser Umformulierung ein anderes als das übliche Ergebnis erreichen wollten. Sieht man von der englischen Auslegung einmal ab und folgt man der "konservativen", so reicht diese Formulierung meines Erachtens nicht aus, um den Lauf der Wartezeit durch die "excepted periods" unterbrechen zu können; denn laytime ist nichts anderes als der Oberbegriff für "loading time" und "discharging time".

Im übrigen findet man als Konsequenz auf die neuerdings zugunsten des Befrachters einengende Auslegung der Warteklausel Abänderungen wie beispielsweise "any time lost in waiting for berth to count in full". Ein englisches Gericht ⁽¹⁴²⁾ hielt die Worte "in full" für nicht ausreichend, um die Wartezeit ununterbrochen von "excepted periods" durchzählen zu können. Um dies zu erreichen, hätte man vereinbaren müssen etwa: "Any time lost in waiting for berth to count in full, with all exceptions excluded".

Freie Bahn den Klausel-Ingenieuren!

- c) All dies besagt natürlich nicht, daß im übrigen Verfrachter und Befrachter sich über Liegezeitberechnung stets einig wären. Worüber streiten sie? Riehmer hat zahlreiche Fälle erörtert ⁽¹⁴³⁾. Von Interesse scheinen mir zwei weitere Fallgruppen

zu sein, einmal: Wen trifft das Risiko, wenn nach Ankunft des Schiffes und nach Abgabe der Notiz Hindernisse auftreten, die das Schiff hindern, seinen Lade-/Löschplatz einzunehmen? Das zweite ist die Gencon-Streikklausel (unter d)).

Ein unter Gencon CP laufendes Schiff, die "Tassos N.", sollte in Aqaba löschen. Es kam dort am 21.10.1980 an und gab am 22. Oktober Löschbereitschaftsnotiz. Der Hafen war stark überfüllt, so daß die Parteien am 15. Dezember - das Schiff wartete noch immer - vereinbarten, das Schiff nach Mersin umzudirigieren. Es lief infolgedessen am 20. Dezember aus Aqaba aus und erreichte Mersin am 26. Dezember. Die Ladung war schließlich am 2. Februar 1981 gelöscht. Der Reeder beanspruchte Liegegeld für 90 Tage, während der Befrachter lediglich eine Überliegezeit von 82 Tagen anerkannte. Der Streit betraf im wesentlichen die Reisezeit Aqaba - Mersin.

Queen's Bench Division sah die "contractual voyage" als in Aqaba beendet an und fügte hinzu:

"Once time starts to run under a voyage charterparty, it continues to run, subject to any relevant exceptions, unless the Owners remove the vessel for own purposes to suit their own conveniences" ⁽¹⁴⁴⁾
(z.B. zum Bunkern ⁽¹⁴⁵⁾).

Die Überliegezeit lief also auch, während das Schiff nicht löschbereit war, weil es sich auf der Reise nach Mersin befand.

Ebenso zählt nach englischem Recht die Verholzeit vom ersten zum zweiten Löschplatz, anders als grund-

sätzlich die Verholzeit vom ersten zum zweiten Löschhafen ⁽¹⁴⁶⁾. Die Zeit zählt weiter, wenn das Schiff wegen Schwells vorübergehend den Hafen verlassen muß ⁽¹⁴⁷⁾. Der im "Tassos N."-Fall definierte Leitsatz wurde ergänzt:

"If a fixed period with no exceptions is given laytime will, in the absence of fault on the part of the Owners' run uninterrupted."

Einen Fall von Reederei-Verschulden zeigt das Urteil The "Union Amsterdam" ⁽¹⁴⁸⁾: Nachdem die erlaubte Löschzeit ausgelaufen war, geriet das Schiff beim Verholen infolge fehlerhafter Navigation auf Grund; die bis zum Freikommen verlorene Zeit zählte nicht als Überliegezeit.

Diese Rechtslage führt - wie häufig - dazu, daß Befrachter versuchen, abweichende Vereinbarungen zu treffen und dementsprechende Klauseln in die Charterformulare aufzunehmen, wie zum Beispiel:

"However, when 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" ⁽¹⁴⁹⁾

Der "Laura Prima"-Fall ⁽¹⁵⁰⁾ zeigt, wie schwierig es bei unklaren Klauseln sein kann, zu einem Ergebnis zu gelangen. Die erwähnte Klausel 6 Exxonyoy CP entlastet den Befrachter nur dann, wenn er dem Schiff zuvor einen Platz angewiesen hat, entsprechend Klausel 9 CP "reachable on arrival".

Auch hier bestehen wiederum beachtenswerte Unterschiede zum deutschen Recht.

Das deutsche Recht folgt bei der Liegezeitberechnung insoweit weitgehend der Sphärentheorie. Jede Partei trägt das Risiko für die in ihren Tätigkeitsbereich fallenden Gründe, welche das Schiff am Laden/Löschen hindern, also die Lade-/Löschbereitschaft (falls sie schon gegeben war) wieder aufheben (151).

Ein Hamburger Schiedsgericht hatte über den folgenden Fall zu befinden: MS "Malente" hatte vor der Hafeneinfahrt nach Klausel 8 Grainvoy CP (152) Notiz geben dürfen, weil ein auf Grund gekommenes anderes Schiff die Hafeneinfahrt versperrte. Als dieses wieder freigekommen war, fiel der Wasserstand, so daß MS "Malente" nicht einlaufen konnte. Das Schiedsgericht vertrat die Auffassung, daß nun die Zeitzahlung aussetzte; es begründete dies mit der Sphärentheorie (153).

- d) Erfahrungsgemäß geben Klauseln selbst aus langjährig gebrauchten Charters immer wieder Anlaß zu Meinungsverschiedenheiten. Besonders viel Streit verursachte und verursacht die Gencon-Streikklausel (154). Dies liegt vermutlich nicht an der Klausel selbst, jedenfalls nicht an "unhappily bad grammar, bad drafting and verbal surplusage", welches "common features in the drafting of clauses" sind, wie ein Gericht kürzlich in einem anderen Zusammenhang bemängelte (155). Vielleicht liegt dies aber daran, daß die Klausel in verschiedenen Ländern unterschiedlich ausgelegt wird, und vor allem daran, daß sie bisher niemals umfassend geprüft oder dargestellt worden ist. Neuerdings fand Queen's Bench Division im Streitfall The "Saturnia" dazu Gelegenheit (156).

Im Löschhafen Lagos brach, nachdem die erlaubte Löschezit verstrichen war, Streik aus. Der Befrachter woll-

te lediglich von Streikanfang bis Löschende das halbe Liegegeld zahlen. Der Verfrachter verlangte dagegen volles Liegegeld. Das Gericht gab ihm Recht: "Once on full demurrage, always on full demurrage" (157).

Dieses Ergebnis erarbeitete das Gericht nach Überprüfung der gesamten Klausel, so daß man sagen kann, daß seine Erläuterungen der Klausel keine reinen "obiter dicta" darstellen.

Absatz 1 der Klausel zeichnet beide Vertragsparteien von der Haftung für die Folgen von Streiks auf die Vertragserfüllung frei. Die Klausel setzt also eine Vertragsverletzung voraus. Die Überziehung der erlaubten Liegezeit bedeutet nach englischem Recht eine Vertragsverletzung; "demurrage" ist dort Schadensersatz, anders als beispielsweise im deutschen oder französischen Recht. Nach englischem Recht befreit mithin Absatz 1 den Befrachter generell von der Pflicht, Liegegeld zu zahlen (158), wenn ihn nicht die Absätze 2 oder 3 dennoch dazu verpflichten. Nach deutschem Recht, so scheint mir, beeinflusst Absatz 1 nach alledem die Zeitzählung nicht (159). Die Gencon-Streikklausel regelt, davon kann man meines Erachtens ausgehen, in ihren Absätzen 2 und 3 die Streikfrage nicht abschließend. Wird also ein Fall von ihnen nicht erfaßt, muß man das den Vertrag ergänzende nationale Recht befragen (160).

Absatz 2 handelt vom Streik im Ladehafen. Jedenfalls enthält er eine Sonderregelung, welche die allgemeine Vorschrift des Absatzes 1 für bestimmte Fälle abändert. Es ist also nicht so, daß Absatz 2 im Falle eines Ladehafen-Streiks allein gilt und daß, falls seine Voraussetzungen nicht vorliegen, ein Zurückgreifen auf Absatz 1 nicht möglich wäre (soweit zunächst nach englischem Recht).

Vier Möglichkeiten bestehen. Der Verfrachter kann, wenn er will, den Befrachter auffordern, sich zu erklären, ob er den Streik als nicht existent betrachten will oder nicht. Und der Befrachter kann wählen.

Fall 1: Befragt, kann der Befrachter erklären, die Liegezeit zu zählen, als ob kein Streik herrsche. Er läuft dann das Risiko, viel Liegegeld zahlen zu müssen. Die Ladezeit läuft also wie normal; dauern die Ladearbeiten länger als die erlaubte Zeit, wird volles Liegegeld fällig bis zum Ladeende. Der Befrachter kann sich nicht auf Absatz 1 berufen. Er "bezahlt" sozusagen dafür, daß der Verfrachter davon abgesehen hat, den Vertrag zu annullieren.

Fall 2: Will der Befrachter dagegen nicht die Zeit-zählung vom Streik unbeeinflußt lassen, bietet er dem Verfrachter die Möglichkeit, den Vertrag zu annullieren. Der Verfrachter tut dies. Damit wird kein Liegegeld fällig.

Fall 3: Annulliert der Verfrachter den Vertrag aber nicht, darf sich der Befrachter auf Klausel 1 berufen und braucht die Zeit nicht zählen zu lassen. Der Verfrachter hätte annullieren können, wenn er dieses Ergebnis nicht wünschte.

Fall 4: Befragt der Verfrachter den Befrachter nicht, ob er die Zeit vom Streik unbeeinflußt zählen will, darf der Befrachter sich auf Absatz 1 berufen mit der Folge, daß er kein Liegegeld schuldet. Der Verfrachter, der ein anderes Ergebnis wünscht, hätte fragen können.

Absatz 2 deckt nicht den Fall - und dies wäre Fall 5 - (161), daß der Streik erst nach dem Ablauf der erlaubten Zeit ausbricht: volles Liegegeld wird fällig. Dies ist eine der Folgen der Maxime "once on demurrage, always on demurrage" (162).

Absatz 3 betrifft den Löschhafen. Informiert der Verfrachter den Befrachter über den im Löschhafen herrschenden Streik, kann der Befrachter das Schiff in einen streikfreien Hafen beordern, muß aber unter Umständen zusätzliche Fracht zahlen. Es mag sich ereignen, daß später auch dort ein Streik ausbricht. Das Gericht meinte hier, wohl obiter, daß dort volles Liegegeld fällig wird. Beläßt der Befrachter dagegen das Schiff in dem ursprünglichen Löschhafen, läuft die Liegezeit unbeeinflusst vom Streik ab, und nach ihrem Ablauf wird halbes Liegegeld fällig, und zwar bis zum Löschende (163), bzw. nach französischer Schiedsgerichtspraxis (164) und nach einem New Yorker Schiedsspruch (165) nur bis zum Streikende und danach volles Liegegeld bis zum Löschende.

Bricht der Streik aber erst aus, nachdem die erlaubte Löschzeit abgelaufen ist, greift die Streikklausel nicht ein und volles Liegegeld wird fällig (166). Dasselbe gilt, wenn nach Beendigung eines in die Löschzeit fallenden Streiks im ersten Löschhafen das Schiff einen zweiten Löschhafen anläuft, wo es erneut in einen (vom ersten unabhängigen) Streik gerät. Dann wird dort nach einem Londoner Schiedsspruch volles Liegegeld fällig (167).

Fußnoten

- 1) P. Chauveau, Traité de Droit Maritime, Paris 1958, 607; R. Rodière, Droit Maritime, Bd. 7 v.R. Rodière u. J. Calais-Auloy, Assurances Maritimes et Ventes Maritimes, Paris 1983.
- 2) Immerhin erwähnt Prüssmann-Rabe, Seehandelsrecht, 2. Aufl., München 1983, Anm. IV B vor § 556, kurz den Überseekauf.
- 3) Der Umstand, daß Sassoon, C.I.F. and F.O.B. Contracts, 3. Aufl., London 1984, in der Reihe "British Shipping Laws" erscheint, ändert nichts daran.
- 4) 6.11.1984, unveröffentlicht.
- 5) "... vendeur qui leur apparaît comme ayant à cet égard exécuté l'obligation de moyens lui incombant en traitant avec un armateur de réputation bien établie, sans avoir par conséquent à se livrer à une enquête approfondie sur la situation de l'armement auquel il s'adressait."
- 6) 21.6.1983, Bulletin des Transports (No. 2090 vom 22.2.1984), 1984, 102.
- 7) 13 Ll.L.Rep. 205.
- 8) Artikel 11 VO Nr. 1078 vom 31.12.1966.
- 9) "... que cette demande (auf Zahlung von Liegegeld) se heurte, à première vue à l'article 4 de la Loi Nr. 420 du 10 juin 1966 applicable au fret dont les surestaries constituent le 'supplément' selon l'article 11 du Dé-

II

cret No. 1078 du 31 décembre 1966, se qui permettrait à X. d'opposer à Y. la prescription annale; attendu qu'une telle analyse ne saurait être retenue, étant donné que la demande de Y. n'a pas été exprimée en considération du contrat d'affrètement conclu pour le voyage du Oiltank 7 mais par application des règles de la vente qui obligent l'acheteur à indemniser le vendeur de certains frais assumés par lui au nombre desquels figure l'indemnité versée au frèteur par suite du retard dans le déchargement de la cargaison."

10) Artikel 4 Gesetz Nr. 420 vom 10.6.1966; BGHZ 1, 47.

11) VersR 1981, 528, und Anm. VersR 1981, 718.

12) TranspR 1984, 82.

13) "Il s'agit d'une charte partie au voyage, de forme 'ASBATANKVOY' usuelle, mais qui a la particularité de prévoir un taux de loyer journalier (US\$...) au lieu d'un taux de fret à la tonne; que ce taux élevé, se comprend du fait que la charte partie laissait à l'armateur la charge de la gestion commerciale du navire (incluant le coût de combustibles de soute et de réchauffage, les frais de ports, les frais de transit aller et retour du Canal de Suez, etc.), comme il est normal sous une charte partie au voyage, de telle sorte qui ne représente pas la valeur locative, ni les taux de surestaries normaux pour un tel navire; attendu que conformément à des précédents arbitraux portant sur des cas similaires les arbitres ont procédé à une estimation raisonnable du taux de surestaries d'un navire tel que le Oiltank 7 et ont décidé de le fixer à US\$... par jour."

14) Nr. 7151 vom 23.4.1981: "... que ces surestaries doivent être décomptées sur la base unitaire de US\$ 4.600,-- par

III

jour, cette somme ressortant du time-charter du dit navire Jade, et non sur celle de US\$ 5.000,--/ jour ressortant de la Liner Booking Note, ce document n' étant pas une charte partie"

- 15) VersR 1981, 528 (OLG Celle).
- 16) Chambre Arbitrale Maritime Paris, sentence no. 439 v. 9.3.1982, DMF 1982, 629.
- 17) F.M. Ventris, "Non-Maritime" Demurrage Claims, in: Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1984, 657.
- 18) J. Trappe, Neuere Entwicklung im Charterrecht, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A, Heft 21.
- 19) Dem Urteil des HansOLG Hamburg vom 20.11.1980, 6 U 76/80, in Sachen "Christian Schulte" liegt ein solcher Fall zugrunde, ohne daß allerdings das Gericht Anlaß hatte, auf die Zeitcharter einzugehen.
- 20) J. Trappe, 9. Jeder Beförderungsvertrag ist im deutschen Recht ein Werkvertrag, BGHZ 62, 71, 75.
- 21) Vgl. die h.M., zitiert bei Prüssmann-Rabe, § 556, Anm. B 3 c.
- 22) Prüssmann-Rabe, § 556, Anm. B 3 c und d.
- 23) VersR 1984, 58.
- 24) Vgl. Halsbury's Laws of England, 4. Aufl., 1983, Bd. 43, Para 402, und The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160,166.
- 25) Artikel 7 Gesetz Nr. 66-420 vom 18.6.1966.

IV

- 25a) R. Rodière, Considérations sur les affrètements et les transports en droit comparé, DMF 1979, 387 (1).
- 26) Artikel 11 und 15 Gesetz Nr. 66-420.
- 27) Artikel 94 und 101 Gesetz vom 23.9.1953.
- 28) Vgl. § 5 und § 4 Seehandelsschiffahrtsgesetz und D. Richter-Hannes, N. Trotz und Autorenkollektiv, Kommentar zum Seehandelsschiffahrtsgesetz der Deutschen Demokratischen Republik, Berlin 1979, Seite 33 ff.
- 29) § 79 I.
- 30) Diese Gedanken sollen in der Schriftenreihe des Deutschen Verein für Internationales Seerecht veröffentlicht werden.
- 31) Vgl. Trappe, 9, mit Beispielen.
- 32) The "Aquacharm" (1982) 1 Lloyd's Rep. 7; The "Pythia" (1982) 2 Lloyd's Rep. 160.
- 33) Prüssmann-Rabe, § 617, Anm. A2.
- 34) Halsbury's Laws of England, Para 402.
- 35) Art. 5 Gesetz 66-420.
- 36) Art. 5 I und III SHSG.
- 37) Richter-Hannes, Trotz u.a., 39.
- 38) Vgl. BGHZ 62, 71, 75.
- 39) § 4 SHSG.

- 40) § 5 SHSG.
- 41) (1983) 2 Lloyd's Rep. 210, 216.
- 42) Charlesworth's Mercantile Law, 12. Aufl., von Clive M. Schmitthoff und David A.G. Sarre, London 1972, 316, spricht von "Commercial securities", von denen drei Arten besprochen werden: Bailment, Pawn und Lien. Danach gilt: "Bailment is the delivery of goods by one person, called the bailor, to another, called the bailee, in order that they may be used for some purpose upon a contract that the same goods shall be redelivered by the bailee to or according to the direction of the bailor."
- 43) Charlesworth's, 316.
- 44) Gilchrist Watt and Sanderson Pty. Ltd. v. York Products Ltd. (1970) 1 W.L.R. 1262 (P.C.).
- 45) Joseph Constantines Steamship Lines v. Imperial Smelting Corporation (1941) 70 Ll.L.R. 1, betrifft dann auch einen Fall, als das gecharterte Schiff noch nicht beladen war. Vgl. Carver, Carriage by Sea, 13. Aufl., London 1982, Para 769.
- 46) Para 401. Vgl. auch Scrutton, On Charterparties, 18. Aufl., London 1974, 1.
- 47) Art. 1 und 15 Gesetz Nr. 66-420.
- 48) Traité Général de Droit Maritime, Affrètements et Transports, Paris 1967, Band 1, Nr. 15; ders. Considérations sur les affrètements et les transports en droit comparé, DMF 1979, 387. Weitere Bemerkungen dazu in Trappe, The Bill of Lading issued under a

VI

- Time-Charter Contract, in: Etudes Offertes à René Rodière, Paris 1981, 519, 524 ff.
- 49) DMF 1979, 421, 425.
- 50) DMF 1982, 88.
- 51) Vgl. Art. 117 III Seeschiffahrtsgesetz vom 23.9.1953.
- 52) Schiedsspruch v. 23.1.1978, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1977, 10.
- 53) Unveröffentlicht.
- 54) (1981) 2 Lloyd's Rep. 239.
- 55) Vgl. Scrutton, 121.
- 56) Tribunal de Commerce Paris, DMF 1979, 421, 424; Cour d'Appel Aix-en-Provence, DMF 1984, 523. Scrutton, 1, spricht von "freight contract".
- 57) Zum französischen Recht vgl. P. Bouloy, Le contrat de tonnage, DMF 1980, 312, und R. Rodière, Le contrat au tonnage, DMF 1980, 323.
- 58) Vgl. D. Richter-Hannes, N. Trotz u.a., 41.
- 59) Carver, definiert in § 494 FN 96:
"Carrier" no doubt also includes anybody who enters into a contract of carriage with a shipper, e.g. a forwarding agent if the shipper's contract with him is one of carriage and not of agency."
- 60) Gewöhnlich folgen Vereinbarungen über Einsatzbereich, Ladungsbeschreibung (Container und sonstige Güter), Schiffsbenennung, Laden/Löschen, Haftung, Konnossemente usw.

VII

- 61) J. Ramberg, *Unsafe Ports and Berths*, Oslo 1967, 50,
= Arkiv for Sjørett Band 8 (1967), 594. D. Schwampe,
Charterers' Liability Insurance, Karlsruhe 1985, 24 ff,
gibt einen guten Überblick über die Rechtsprechung zum
Begriff "safe port".
- 62) (1958) 2 Lloyd's Rep. 127. Die ältere Rechtsprechung
zeichnet Ramberg nach, vgl. FN 61.
- 63) The "Sussex Oak" (1950) 83 Ll.L.R. 297; The "Hermine"
(1979) 1 Lloyd's Rep. 212 (C.A.); The "Helen Miller"
(1980) 2 Lloyd's Rep. 95, 101; Hamburger Schiedsspruch
MS "Babette Jacob", VersR 1975, 272.
- 64) The "Hermine" (1979) 1 Lloyd's Rep. 212 (C.A.).
- 65) (1971) 2 Lloyd's Rep. 200.
- 66) (1982) 2 Lloyd's Rep. 207.
- 67) (1982) 2 Lloyd's Rep. 272.
- 68) (1980) 2 Lloyd's Rep. 56.
- 69) (1984) 1 Lloyd's Rep. 244 (C.A.).
- 70) (1984) 1 Lloyd's Rep. 385.
- 71) The "Mediolanum" (1984) 1 Lloyd's Rep. 136.
- 72) The "Dagmar" (1968) 2 Lloyd's Rep. 563.
- 73) The "Khian Sea" (1979) 1 Lloyd's Rep. 545; ähnlich
der Fall eines Schwellhafens, in dem in Leichter ge-
löscht werden muß, Chambre Arbitrale Maritime Paris,
sentence No. 513 v. 16.1.1984, DMF 1984, 553.

VIII

- 74) (1982) 2 Lloyd's Rep. 160.
- 75) (1982) 1 Lloyd's Rep. 7.
- 76) Vgl. dazu Trappe, 7.
- 77) Hamburger Schiedsspruch vom 25.1.1984, MS "Bardomar", unveröffentlicht; Londoner Schiedssprüche MS "Aspasia P. Lemos" und MS "Niki R", unveröffentlicht; New Yorker Schiedsspruch vom 27.5.1977 SMA Nr. 1124.
- 78) Vgl. FN. 77.
- 79) Vgl. FN. 77.
- 80) (1984) 1 Lloyd's Rep. 119. Ebenso Chambre Arbitrale Maritime Paris, sentence no. 543 v. 10.7.1984 und sentence no. 522 v. 13.2.1984, DMF 1984, 560.
- 81) (1980) 1 Lloyd's Rep. 180.
- 82) VersR 1983, 539 = Hansa 1983, 2280 = European Transport Law 1984, 342.
- 83) VersR 1968, 552.
- 84) Trappe, 17 ff; Prüssmann-Rabe, § 663, Anm. C 2.
- 85) Vgl. hierzu R. Backhaus, Besprechung von G. Stein, Die Inhaltskontrolle vorformulierter Verträge des allgemeinen Vertragsrechts, in: ZHR 148 (1984) 631, 633.
- 86) DB 1974, Beilage 18, Seite 5; BT-Drucks. 7/3919, S. 15.
- 87) Vgl. zu dieser Diskussion und den Zitaten aus der Rechtsprechung Backhaus (FN 85) und vor allem das von

IX

ihm rezensierte Buch von G. Stein, der sich u.a. mit der Fallgruppe beschäftigt, in der die Benutzung eines Formulars aufgrund einer pauschalen Einbeziehungsvereinbarung beider Parteien erfolgt.

- 88) So auch Stein und Backhaus, vgl. FN. 85.
- 89) Stein, 52, mit Nachweisen.
- 90) Backhaus, 634.
- 91) Vgl. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly (LQ) 1978, 211.
- 92) Reynolds, The Unfair Contract Terms Act 1977, LQ 1978, 202, 209; Wilford-Coghlin-Healy-Kimball, Time Charter, 2. Aufl., London 1982, 299.
- 93) Photo Production v. Securicor (1980) 1 Lloyd's Rep. 545, 554.
- 94) Gesetz Nr. 78-23 vom 10.1.1978. Vgl. Zur Neueren Entwicklung des Vertragsrechts in Europa, Rechtsvergleichendes Gutachten des Max Planck Instituts für Ausländisches und Internationales Privatrecht, Hamburg, in: Gutachten und Vorschläge zur Überarbeitung des Schuldrechts, Band 1, Köln 1981.
- 95) Vgl. Trappe, 22 ff.
- 96) Owners' Responsibility Clause
Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by the improper or negligent stowage of the goods (unless stowage performed by shippers/charterers or their

stevedores or servants) or by personal want of due diligence on the part of the owners or their manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied or by the personal act or default of the owners or their manager.

And the owners are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the captain or the crew or some other person employed by the owners on board or ashore for whose acts they would, but for this clause, be responsible or from unseaworthiness of the vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever. Damage caused by contact with or leakage, smell or evaporation from other goods or by the inflammable or explosive nature or insufficient package of other goods not to be considered as caused by improper or negligent stowage, even if in fact so caused.

- 97) (1971) 1 Lloyd's Rep. 514, 519.
- 98) Vgl. BGH RIW 1982, 360 und VersR 1980, 572.
- 99) Vgl. Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co. Ltd. (1960) 2 Lloyd's Rep. 206; The "Brabant" (1965) 2 Lloyd's Rep. 546; The "Apollonius" (1978) 1 Lloyd's Rep. 53; The "Alastor" (1981) 1 Lloyd's Rep. 581.
- 100) Schiedsspruch vom 26.4.1982, bisher unveröffentlicht. Es ging in diesem Fall zwar um die Wirksamkeit der Kl. 13 I Baltime CP, aber die Problematik liegt gleich. Das Schiedsgericht erkannte die Klausel als wirksam an.
- 101) Vgl. FN. 82.

XI

- 102) BGH 12.3.1984 VersR 1984, 580, 581.
- 103) Studien zur modernen Entwicklung des Schiffahrtsrechts, Bd. 1, S. 582.
- 104) NJW 1956, 1065.
- 105) BGH NJW 1956, 1065; BGHZ 49, 356 = VersR 1968, 468; HansOLG Hamburg VersR 1972, 365 = MDR 1971, 763; HansOLG Hamburg VersR 1972, 761; BGH VersR 1973, 1060 (Vorinstanz VersR 1972, 365); BGH VersR 1974, 590; BGH VersR 1975, 1117 (Vorinstanz VersR 1974, 645 = MDR 1974, 404); BGHZ 65, 364 = VersR 1976, 263; BGHZ 71, 167; HansOLG Hamburg VersR 1979, 812; BGH VersR 1979, 901; BGH VersR 1980, 65; BGHZ 82, 162 = VersR 1982, 287; BGH VersR 1984, 580 = TranspR 1984 294; HansOLG Hamburg VersR 1985, 57.
- 106) BGH VersR 1974, 590; HansOLG Hamburg VersR 1979, 812 f: "Vorher: §§ 138, 242 BGB".
- 107) BGH VersR 1979, 901; HansOLG Hamburg VersR 1979, 812; BGH VersR 1983, 1060.
- 108) BGH VersR 1975, 1117; BGH VersR 1984, 580; HansOLG Hamburg VersR 1985, 57; BGH VersR 1980, 65; BGHZ 82, 162; BGHZ 65, 364.
- 109) BGHZ 71, 167.
- 110) VersR 1985, 57.
- 111) BGH NJW 1956, 1065.

XII

- 111a) VersR 1974, 590; Anm. VersR 1974, 593.
- 112) 26.4.1982, unveröffentlicht.
- 113) Palandt-Heinrichs, § 138, Anm. 2c.
- 114) Vgl. Palandt-Heinrichs, § 242, Anm. 1a bb).
- 115) VersR 1985, 57.
- 116) Hamburger Schiedssprüche vom 4.9.1980 MS "Helen Miller" (unveröffentlicht), MS "Babette Jacob", VersR 1975, 272 und MS "Jan Kahrs" vom 24.2.1974 (unveröffentlicht).
- 117) Zahlreich sind Schiedssprüche über Stauereischäden unter "stevedores damage clauses", sowohl in Zeit- wie Reisechartern, z.B. Hamburger Schiedsspruch v. 25.1.1984 (unveröffentlicht).
- 118) Ladung beschädigt, beschmutzt - vgl. BGH Hansa 1976, 1919 - oder gefährdet das Schiff (Brand, Verrutschen der Ladung).
- 119) Schwampe, vgl. FN. 61.
- 120) Tor Line v. Alltrans Group of Canada (1983), 2 Lloyd's Rep. 18 (C.A.).
Ähnliche Fälle zur Zeitcharter:
The "Apollonius" (1978) 1 Lloyd's Rep. 53
(Speed Claim und Klausel 13 Baltime CP);
The "Charalambos N. Pateras" (1972) 1 Lloyd's Rep.1;
Westfal-Larsen & Co. A/S v. Colonial Sugar Refining Co. Ltd. (1960) 2 Lloyd's Rep. 260. Zur Freizeichnung vgl. auch Scrutton 82 und 217.
- 121) Vgl. FN. 93.

XIII

- 122) Istros (Owners) v. F.W. Dahlstroem & Co., (1930)
38 Ll.L.Rep. 84.
- 123) (1984) 1 Lloyd's Rep. 123.
- 124) Die Entwicklung ist skizziert in Trappe, 29 ff.
- 125) The "Tres Flores" (1973) 2 Lloyd's Rep. 247 (unter
den Parteien unstreitig) und Londoner Schiedsspruch
vom 12.12.1983, Schutzverein Deutscher Rheder, Jah-
resbericht 1983, 16.
- 126) The "Delian Spirit" (1971) 1 Lloyd's Rep. 506 (C.A.),
im Urteil The "Johanna Oldendorff" von HoL gebilligt.
- 127) MS "Mycenae", Hamburger Schiedsspruch v. 15.12.1976,
VersR 1978, 1040.
- 128) New Yorker Schiedsspruch The "Polyfreedom", AMC 1976,
1826.
- 129) Londoner Schiedsspruch, Hansa 1978, 2050, mit der
Begründung, daß die Hafenbehörde von Leningrad Kon-
trolle über die Außenreede ausübt.
- 130) The "Maratha Envoy" (1977) 2 Lloyd's Rep. 201 (HoL);
ebenso Hamburger Schiedsspruch MS "Norse River" vom
1.3.1976.
- 131) (1973) 2 Lloyd's Rep. 285.
- 132) (1977) 1 Lloyd's Rep. 217, 223.
- 133) (1977) 2 Lloyd's Rep. 301.
- 134) Abgedruckt bei Prüssmann-Rabe, S. 385.

XIV

- 135) VersR 1982, 1139, 1140.
- 136) (1976) 2 Lloyd's Rep. 359.
- 137) 12.12.1983, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1983, 16. So auch Hamburger Schiedsspruch MS "Mycenae" vom 15.12.1976, VersR 1978, 1040.
- 138) Vgl. New Yorker Schiedsspruch SMA Nr. 1855 vom 20.7.1983.
- 139) Vgl. House of Lords in The "Laura Prima" (1982)
1 Lloyd's Rep. 1,3, und in The "Darrah" (1976)
2 Lloyd's Rep. 359, 362 f.
- 140) The "Darrah", FN 139. Wie die Klausel bei zwei Teilchartern ausgelegt werden muß, untersuchte Queen's Bench Division im Fall The "Agios Spylianos" (1975)
1 Lloyd's Rep. 426.
- 141) 6.5.1980.
- 142) Vgl. Schutzverein Deutscher Rheder, Rundschreiben 5/1984 II 2.
- 143) E. Riehmer; Die Liegezeit bei einem Seeschiff, DVIS Schriften A/47, Hamburg 1983.
- 144) (1983) 1 Lloyd's Rep. 648, 651, unter Bezugnahme auf Cantiere Navale Triestina v. Russische Sowjetrepublik Nafta Export (1925) 21 Ll.L.R.204.
- 145) Ropner Shipping v. Cleeves Western Valleys Anthracite Collieries (1927) 27 Ll.L.R. 317,319.
- 146) The "Shackleford" (1978) 2 Lloyd's Rep. 154 (C.A.).
- 147) Gebr. Broere v. Saras Chimica (1982) 2 Lloyd's Rep. 436.

- 148) (1982) 2 Lloyd's Rep. 432. Die Frage, welche Partei für mangelhaftes Arbeiten der Stauer eintreten muß, erörtert das Urteil The "Sinoe" (1971) 1 Lloyd's Rep. 514. Vgl. Chambre Arbitrale Maritime Paris, sentence no. 512 v. 25.11.1983, DMF 1984, 495, zur Unterbrechung der Überliegezeit bei vertragswidrigem Verhalten des Kapitäns.
- 149) Klausel 6 Exxonvoy 1969 CP.
- 150) (1982) 1 Lloyd's Rep. 1 (HoL).
- 151) Prüssmann-Rabe, § 573, Anm. B2 a.
- 152) "... should the vessel be prevented from entering port, harbour, dock or berth or from arriving at or off the loading or discharging port by any reason other than weather, tide conditions or inefficiency of the vessel, the vessel shall be regarded as ready for loading or discharging, and the time shall count as per clause 9."
- 153) Hamburger Schiedsspruch vom 19.11.1982, unveröffentlicht.
- 154) Abgedruckt bei Prüssmann-Rabe, 266.
- 155) Tor Line AB v. Alltrans Group of Canada Ltd.
(1984) 1 Lloyd's Rep. 123, 126.
- 156) (1984) 2 Lloyd's Rep. 366. Einen ähnlich gelagerten Fall beurteilte House of Lords im Spalmatori-Fall (1962) 1 Lloyd's Rep. 175.
- 157) Ein Londoner Schiedsspruch vom 5.6.1982 kommt zum selben Ergebnis wie Queen's Bench Division, Schutz-

verein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1981, 19:
 "The strike clause is an exception clause. A party
 in breach may not rely on an exception clause."

- 158) Vgl. Londoner Schiedsspruch 15.12.1978,
 Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1978, 30.
- 159) Auch wegen des folgenden Grundes, auf den Schutzverein
 Deutscher Rheder, Jahresbericht 1978, 35, hinweist:
 "Zum anderen wäre nach deutschem Recht die Vorausset-
 zung 'preventing or delaying the fulfilment of any
 obligations under this contract' nicht erfüllt gewe-
 sen, weil nach deutschem Recht der Befrachter zur
 Lieferung der Ladung nicht verpflichtet ist, man al-
 so nicht von einer 'Verpflichtung aufgrund dieses
 Vertrages' sprechen kann."
- 160) So auch Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht
 1978, 33 f.
- 161) Richter Bingham scheint Fall 1 und Fall 5 nicht
 exakt zu trennen; vgl. a.a.O. 369, 370.
- 162) The "Dias" (1978) 1 Lloyd's Rep. 325 (HoL);
 Chambre Arbitrale Maritime, sentence no. 537 v. 6.5.1980,
 DMF 1980, 695.
- 163) The "Onisilos" (1971) 2 Lloyd's Rep. 29 (C.A.) und
 Londoner Schiedsspruch vom 28.6.1979, Schutzverein
 Deutscher Rheder, Jahresbericht 1979, 31.
- 164) Sentences 24.7.1983 No. 100, DMF 1974, 61;
 30.4.1974 No. 114, DMF 1974, 634; 19.7.1976,
 No. 184, DMF 176, 767. Im letzten Schiedsspruch
 wurde deutsches Recht angewendet und als mit dem
 französischen Recht übereinstimmend befunden.

XVII

165) SMA No. 1641 vom 26.2.1982.

166) Vgl. FN. 156 und 157.

167) 14.8.1974, Schutzverein Deutscher Rheder, Jahresbericht 1974, 27. Der Schiedsrichter sah sich trotz der Onisilos-Entscheidung "with no judicial guidance on the matter".

SCHRIFTEN DES
DEUTSCHEN VEREINS FÜR INTERNATIONALES SEERECHT

REIHE A: BERICHTE UND VORTRÄGE

- Heft 36 Schmidt, Prof. Dr., Karsten
Verantwortlichkeit für Ladungsschäden — Wege der neueren Rechtsprechung —, 1979
- Heft 37 Albrecht, Dr., Hans-Christian
Schiffsleasing und Schiffsüberlassungsverträge, 1979
- Heft 38 Hoog, Günter
Deutsche Flaggenhoheit, 1979
- Heft 39 Schön, Dr., Nikolaus
Praktische Aspekte des seerechtlichen Verteilungsverfahrens, 1979
- Heft 40 Remé, 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, 1980
- Heft 43 Jenisch, Dr., Uwe
Die wirtschaftlichen und territorialen Auswirkungen der 3. UN-Seerechtskonferenz auf die Bundesrepublik Deutschland, 1980
- Heft 44 Helm, Prof. Dr., Johann Georg
Der UNIDROIT-Entwurf für ein Übereinkommen über den internationalen Lagervertrag, 1981
- Heft 45 Okuda, Prof., Yasuhiro, LL.M. (Kobe)
Zur Anwendungsnorm der Haager, Visby und Hamburg Regeln, 1983
- Heft 46 Albrecht, Dr., Hans-Christian
Die Zwangsversteigerung von Seeschiffen im internationalen Rechtsverkehr, 1983
- Heft 47 Riehmer, Erhard
Die Liegezeit bei einem Seeschiff, 1983
- Heft 48 Leckszas, Manfred W.
Die amerikanische Rechtsprechung zum Schiffspfandrechtsgesetz von 1910 und seinen Novellen, 1984
- Heft 49 Stalev, Stoyan
Flaggenhoheit nach dem Völkerrecht und nach dem Recht sozialistischer Staaten, 1984
- Heft 50 Das Seerechtsübereinkommen der Vereinten Nationen und die deutschen Wirtschaftsinteressen.
Symposium in Hamburg am 3. September 1984
- Heft 51 Lau, Dr., Emil
Neuere Entwicklungen in der seerechtlichen Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg, 1985

