

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

215 088

BinnenschiffahrtsG v. 15. Juni 1895, BGB III 4103 - 1,
§§ 66, 68, 69

Eine dauernde Verhinderung der Fortsetzung der Reise (§§ 68, 69) liegt nicht vor, wenn sich ein Motorgüterschiff, das infolge einer auf Zufall beruhenden Beschädigung der Schraube und des Ruders seine Reise zum Bestimmungsort nicht selbstständig mit eigener Kraft fortsetzen kann, von einem anderen, größeren Motorschiff längsseits zum Bestimmungsort schleppen lassen kann und dem Frachtführer zuzumuten ist, im Interesse der Ladung fremde Schleppkraft in Anspruch zu nehmen. Das gilt auch dann, wenn das Motorgüterschiff derart beschädigt ist, daß die Ausbesserung die vollständige Löschung der Ladung notwendig machen würde.

In einem solchen Fall kann der Frachtführer die ihm durch die Inanspruchnahme fremder Schlepphilfe entstandenen Aufwendungen nach § 66 Abs. 1 ersetzt verlangen.

BGH Urt. v. 9. Mai 1963 - II ZR 136/61 - OLG Düsseldorf
LG Duisburg

Verkündet

am 9. Mai 1963

Schorm, Justizangestellter
als Urkundsbeamter der
Geschäftsstelle

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

In dem Rechtsstreit

der Firma B [REDACTED] & G [REDACTED], Spedition-Kontrollen-
Befrachtungen, H [REDACTED], K [REDACTED],

Klägerin, Revisionsklägerin und Revisionsbeklagten,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

den Schiffseigner T. K [REDACTED], MS "T [REDACTED]", R [REDACTED],
K [REDACTED]straß [REDACTED],

Beklagten, Revisionsbeklagten und Revisionskläger,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs
auf die mündliche Verhandlung vom 9. Mai 1963
unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und
der Bundesrichter Dr. Nörr, Dr. Reinicke, Dr. Bukow und
Dr. Schulze

für Recht erkannt:

Die Revisionen gegen das Urteil des 7. Zivilsenats
des Oberlandesgerichts in Düsseldorf vom 7. Juni 1961
werden zurückgewiesen. Die Kosten des Revisionsverfahrens
werden gegeneinander aufgehoben.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Beklagte verfrachtete als Eigner des Motorschiffes "T[REDACTED]" (260 t) für die Klägerin durch seinen Schiffer S[REDACTED] eine Ladung von etwa 220 t Weizen von Hamm i.W. nach Worms. Auf der Fahrt erlitt das Schiff am 24. Januar 1959 morgens gegen 7 Uhr in der Höhe der Moselmündung beim Überqueren des Rheinstromes einen Schaden an der Schiffsschraube und am Ruder.

Es gelang dem Schiffer S[REDACTED], das Schiff noch bis nach Koblenz-Horchheim zu fahren. Der Schiffsexperte G[REDACTED] besichtigte auf Veranlassung des Schiffers am 26. Januar 1959 das Schiff in Horchheim. Es ergab sich, daß das Schiff mit eigener Kraft die Reise nach Worms nicht fortsetzen konnte. G[REDACTED] wandte sich an eine Werft in Lahnstein. Die Werft lehnte es ab, das Schiff im beladenen Zustand auf Helling zu nehmen. Die Ladungsversicherer lehnten eine Entladung ab. Sie verlangten, daß das Schiff auf eigene Rechnung sich nach Worms schleppen lasse, oder auf eigene Rechnung in Horchheim lösche. Durch Vermittlung der niederländischen Partikulier-Schiffahrt-Zentrale nahm das Motorgüterschiff "J[REDACTED] T[REDACTED]" das Schiff des Beklagten längsseits und schleppte es nach Worms.

Nach der Ankunft in Worms verhandelte der Beklagte mit den Ladungsbeteiligten über den Ersatz seiner durch die Havarie und den Schlepp verursachten Mehraufwendungen. Er kam mit der Klägerin überein, daß sie auf einem Gemeinschaftssperrkonto bei der Deutschen Bank AG, Filiale R[REDACTED], 4.000 DM einzahle. Nach der Einzahlung ließ der Beklagte die Ladung löschen. Die Klägerin hat dem Beklagten den



Motorschiffsfrachtlohn für die gesamte Strecke bezahlt. Von dem auf das Sperrkonto eingezahlten Geld gab der Beklagte einen Teilbetrag von 2.624,90 DM für die Klägerin frei. Die Freigabe des Restbetrages von 1.375,10 DM hat die Klägerin von dem Beklagten mit der Klage und der Beklagte von der Klägerin mit der Widerklage verlangt.

Die Klägerin ist der Ansicht, der Beklagte habe ihr den restlichen Betrag freizugeben, da ihm kein Anspruch auf Ersatz seiner Mehraufwendungen zustehe. Der Beklagte dagegen meint, die Klägerin habe ihm seine Mehraufwendungen und den durch die Verzögerung der Reise entstandenen Betriebsverlust zu ersetzen. Seine Forderung berechnet er wie folgt:

600,-- DM Schleppkosten des Motorschiffs "J [REDACTED] T [REDACTED]"

103,10 DM Auslagen für das Herbeiholen des Motorschiffes
"J [REDACTED] T [REDACTED]"

672,-- DM Betriebsverlust infolge Stilliegens für vier
Tage zu je 168,-- DM

1.375,10 DM.
=====

Das Landgericht hat den Beklagten zur Einwilligung in die Auszahlung des Betrages von 775,10 DM und die Klägerin zur Einwilligung in die Auszahlung des Betrages von 600 DM verurteilt; dabei hat es den Anspruch des Beklagten auf Ersatz der Schleppkosten und der Auslagen für das Herbeiholen des MS "J [REDACTED] T [REDACTED]" anerkannt, aber die durch die Stilllegung seiner Schiffsmaschine für die Reise von Korchheim nach Worms ersparten Ausgaben an Betriebsstoffen in Abzug gebracht. Im übrigen hat es die Klage und Widerklage abgewiesen. Das Oberlandesgericht hat die Berufungen beider Parteien zurückgewiesen, jedoch die Revision

zugelassen. Die Klägerin will mit ihrer Revision die Verurteilung des Beklagten zur Einwilligung in die Auszahlung auch des Betrages von 600 DM (Schleppkosten) erreichen. Der Beklagte erstrebt mit seiner Revision die Verurteilung der Klägerin zur Einwilligung in die Auszahlung des Betrages von 672 DM (Betriebsverlust). Beide Parteien bitten um Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

A Revision der Klägerin (Schleppkosten)

I. Das Berufungsgericht ist der Ansicht, durch die Beschädigung des Schiffs sei die Fortsetzung der Reise nicht dauernd verhindert, also auch der Frachtvertrag nicht außer Kraft gesetzt worden (§§ 68, 69 BSchG). Der Anspruch des Beklagten auf Ersatz der Schleppkosten könne daher nicht auf § 70 BSchG gestützt werden. Diese Vorschrift bilde aber nur einen besonderen Anwendungsfall der allgemeinen Sorgfaltspflicht des Schiffers, die in § 10 BSchG geregelt sei. Schiffsführer S. [REDACTED] sei berechtigt gewesen, die für das Wohl der Ladung erforderliche Maßnahme der Inanspruchnahme einer Schleppkraft zu treffen und durchzuführen. Er habe als gesetzlicher Vertreter des Schiffseigners in Erfüllung der bestehenden vertraglichen Obliegenheiten des § 10 Abs. 2 BSchG gehandelt; § 10 Abs. 3 berechtige den Schiffer unter Umständen, die gesetzlichen Grenzen des § 683 BGB ohne Rücksichtnahme auf den wirklichen oder mutmaßlichen Willen des Geschäftsherrn zu überschreiten; es sei daher auch § 440 HGB anzuwenden. Aus dem Zusammenhang der Vorschriften des § 10 Abs. 2 und 3 BSchG und § 440 HGB ergebe sich die

Berechtigung des Anspruchs des Beklagten auf Ersatz der ihm durch den Einsatz des Schleppschiffes entstandenen Kosten und Auslagen. Dieses Ergebnis stimme mit der Vorschrift des § 66 Abs. 1 überein, die die Verteilung der gewöhnlichen und der außergewöhnlichen Kosten der Schifffahrt zwischen Frachtführer und Ladungsbeteiligten regelt. Da die Weiterreise nach der Beschädigung nur der Sorge für die Ladung gedient und nicht eine Beseitigung oder Verhütung von Unfallfolgen an dem Schiff und der Ladung bezweckt habe, sei die Vorschrift des § 78 Abs. 3 BSchG über die Kostenverteilung bei der besonderen Haverei nicht anwendbar.

II. 1. Zutreffend hat das Berufungsgericht angenommen, die auf dem Unfall beruhende Beschädigung des Schiffes habe die Fortsetzung der Reise nicht dauernd verhindert. Gegen eine solche dauernde Verhinderung spricht schon der tatsächliche Geschehensablauf: Das Schiff hat die Reise, wenn auch mit fremder Schleppkraft, fortgesetzt und die Ladung an ihren Bestimmungsort gebracht. Als dauernde Verhinderung ist es nach § 68 Nr. 1 insbesondere anzusehen, wenn das Schiff, mit welchem die Beförderung zu erfolgen hat, derart beschädigt wird, daß die Reise nicht ohne eine umfassende Ausbesserung des Schiffes angetreten werden kann; dabei gilt als Ausbesserung dieser Art namentlich eine solche, die die vollständige Löschung der Ladung notwendig macht. Das Gesetz, das bei dauernder Verhinderung den Frachtvertrag außer Kraft setzt, hat bei dieser Regelung sowohl die Interessen des Absenders als auch die des Frachtführers im Auge: Dem Absender soll nicht zugemutet werden, die Vollendung der Ausbesserung abzuwarten; der Frachtführer soll so bald als möglich

über sein Schiff frei verfügen können und nicht genötigt sein, die Reparatur an dem Ort vorzunehmen, wo das Schiff sich gerade befindet (vgl. die Begründung zum Entwurf des BSchG, Nr. 81 der Amtlichen Drucksachen des Reichstages, 9. Legislaturperiode, III. Session 1894/95 zu §§ 65 bis 68 des Entwurfs, S. 340). Zwar kann nicht zweifelhaft sein, daß nach der gesetzlichen Fiktion im vorliegenden Fall eine umfassende Ausbesserung vorgenommen werden mußte; denn ohne vollständige Löschung der Ladung konnten die Schraube und das Ruder nicht repariert werden. Die Beschädigung des Schiffes war aber nicht derart, daß die Reise nicht ohne eine solche Ausbesserung fortgesetzt werden konnte. Es bedurfte nur der Inanspruchnahme fremder Schleppkraft, um das Schiff, mit dem die Beförderung zu erfolgen hatte, an das Ziel seiner Reise zu bringen. In Fällen dieser Art muß die Entscheidung, ob der Frachtvertrag außer Kraft tritt, darauf abgestellt werden, ob der Antritt oder die Fortsetzung der Reise den Beteiligten zugemutet werden kann. Das könnte z.B. zu verneinen sein, wenn ein Schiff, das eine Ladung von Duisburg nach Basel zu befördern hat, bei seinem Reiseantritt in Duisburg einen Schraubenschaden erleidet. Im vorliegenden Fall konnte sich aber, wie das Berufungsgericht feststellt, einer Schiffsahrtsübung entsprechend, das schrauben- und steuerbeschränkte Motorgüterschiff schleppen lassen. Da dem Beklagten trotz der Beschädigung seines Schiffes die Fortsetzung seiner Reise zum Bestimmungsort zuzumuten war, ist der Frachtvertrag in Kraft geblieben; eine Anwendung des § 70 BSchG scheidet aus. Die Weiterreise beruht also auf einer vertraglichen Verpflichtung des Beklagten.

2. Damit ist aber, entgegen der Meinung der Revision der Klägerin, nicht die Frage entschieden, wer die Schleppkosten zu tragen hat. Bei bestehendem Frachtvertrag ist die Frage in Auslegung der Vorschrift des § 66 Abs. 1 zu entscheiden. Hiernach fallen in Ermangelung einer besonderen Vereinbarung die Unkosten der Schifffahrt, insbesondere die im regelmäßigen Verlauf der Reise aufgewendeten Kosten für Schlepplohn dem Frachtführer zur Last. Im Gegensatz zur seerechtlichen Regelung (§ 621 Abs. 2 HGB) hat dagegen der Frachtführer für die ungewöhnlichen Kosten nicht aufzukommen, die entstehen, wenn er durch außerordentliche Umstände gezwungen ist, fremde Schleppkraft in Anspruch zu nehmen. Dies gilt nicht nur in den Fällen der großen Haverei (vgl. § 66 Abs. 2, der die Vorschrift des § 82 Nr. 4 unberührt läßt; vgl. ferner Begründung zu § 63 des Entwurfes des BSchG, aaO S. 339), sondern auch in sonstigen Fällen, in denen die Reise nicht regelmäßig verläuft und aus diesem Grunde, also wegen außergewöhnlicher, vom Schiffer nicht verschuldeter Ereignisse im Interesse der Ladung und nicht des Schiffes fremde Schleppkraft in Anspruch genommen werden muß (ebenso Vortisch-Zschucke BSchG, 2. Aufl. § 66 Anm. 3 b). Dem steht nicht entgegen, daß unter den hier gegebenen Umständen der Frachtführer auf Grund des in Kraft gebliebenen Frachtvertrages verpflichtet war, das Beförderungsgut an seinen Bestimmungsort zu bringen. Denn das Frachtentgelt ist nach dem Vertrag auf der Grundlage berechnet, daß das Gütermotorschiff "T[REDACTED]" die Weizenladung nach dem Bestimmungsort Worms bringt, also nicht nur den Laderaum für das Beförderungsgut zur Verfügung stellen, sondern auch mit eigener Kraft das Gut befördern kann. Durch die Beschädigung des Schiffes und die Notwendigkeit, fremde Schleppkraft in Anspruch zu nehmen, ist diese Berech-

nungsgrundlage teilweise entfallen. Der Gefahren- und Schicksalsgemeinschaft, in der sich Schiff und Ladung befinden, trägt das Gesetz in § 66 Rechnung, indem es die Kosten abgrenzt, die im Verlauf der Reise aufgewendet werden müssen. Der Vergleich mit der abweichenden Regelung in § 621 Abs. 2 HGB zeigt, daß es sinnlos wäre, wenn man aus der Regelung, daß der Frachtführer die im regelmäßigen Verlauf der Reise aufgewendeten Kosten für Schlepplohn zu tragen hat, nicht den Gegenschuß ziehen würde, daß solche Kosten, die infolge unregelmäßigen Verlaufes der Reise im Interesse der Ladung notwendig werden, dem Frachtführer von den Ladungsbeteiligten zu erstatten sind (ebenso Vortisch-Zschucke § 66 Anm. 1). Der Auffassung von Mittelstein (Deutsches Binnenschiffahrtsrecht 2. Aufl. (1903) Band I BSchG § 66 Anm. 3 c), daß das Gesetz die Pflicht zur Tragung außergewöhnlicher Kosten nicht geregelt habe, kann daher nicht zugestimmt werden.

Mit Recht hat das Berufungsgericht die Vorschrift des § 78 Abs. 3 über die besondere Haverei nicht angewendet. Es handelt sich im vorliegenden Fall um die Verteilung der Schiffahrtsunkosten auf Grund der zwischen den Parteien bestehenden vertraglichen Beziehungen, die in § 66 geregelt ist, mögen auch diese Unkosten infolge einer besonderen Haverei entstanden sein. Zutreffend hat das Berufungsgericht darauf hingewiesen, daß die Schäden und Kosten nach § 78 Abs. 3 sich auf den Unfall und die ihm nachteiligen Auswirkungen auf Schiff und Ladung selbst beziehen und die Kostenverteilung an die dingliche Beziehung der Betroffenen zu dem Schiff und der Ladung anknüpft. Um die Erstattung solcher Kosten handelt es sich hier nicht. Den Schlepplohn hat der Beklagte nicht zur Beseitigung eines

eingetretenen Schadens an dem Schiff oder der Ladung, also nicht in seiner Stellung als Eigentümer eines beschädigten und beladenen Schiffs aufgewendet, sondern in Erfüllung der ihm nach dem Frachtvertrag obliegenden Pflichten. Über die Kostenverteilung ist daher auf Grund des Frachtvertrages, nicht auf Grund der Vorschriften über besondere Haverei zu entscheiden.

Ist hiernach der Anspruch des Beklagten auf Ersatz des Schlepplohns und der Auslagen für das Herbeiholen des Motorschiffs "J. T." unter Abzug seiner ersparten Ausgaben für Betriebsstoffe schon nach § 66 Abs. 1 begründet, so bedarf es keiner Prüfung, ob die Vorschrift des § 10 Abs. 2 und 3 BSchG i. Verb. m. § 440 HGB ebenfalls eine Anspruchsgrundlage bilden könnte.

B Revision des Beklagten (Betriebsverlust)

Die Forderung des Beklagten auf Ersatz seines Betriebsverlustes infolge Stilliegens für vier Tage ist nicht begründet.

Soweit während des Aufenthalts in Horchheim die Schäden am Schiff festgestellt und über die Ausbesserung durch eine nahe gelegene Werft verhandelt wurde, lag der Aufenthalt im Interesse des Schiffseigners und nicht der Ladungsbeteiligten. Durch die Suche nach einem Motorschiff zum Schlepp, die im Interesse der Ladungsbeteiligten erfolgte, ist nach der Feststellung des Berufungsgerichts kein Zeitverlust entstanden. Es bedarf daher keiner Prüfung, ob ein Schaden, der durch einen im Interesse der Ladung eingetretenen Zeitverlust entsteht, zu den Aufwen-

dungen gehört, deren Ersatz der Frachtführer nach § 66 Abs. 1 BSchG verlangen kann.

Einen gesetzlichen Liegegeldanspruch für die Liegetage in Worms macht der Beklagte selbst nicht geltend; es fehlen hierfür auch substantiierte Behauptungen. Zwar meint die Revision, die Klägerin habe diesen Zeitverlust verschuldet, da sie sich geweigert habe, dem Beklagten seine Mehraufwendungen zu ersetzen; ein Schadensersatzanspruch, der übrigens kein Verschulden der Ladungsbeteiligten voraussetzt (§ 49 Abs. 2), könnte aber, ebenso wie ein Liegegeldanspruch (§ 49 Abs. 1), nur dann gegeben sein, wenn die Löschzeit (§ 48) überschritten wäre. Das ist nicht dargetan.

C Hiernach haben sich beide Revisionen als unbegründet erwiesen.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 92, 97 ZPO.

Dr.Fischer Dr.Nörr Dr.Reinicke Dr.Bukow Dr.Schulze