

i

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsG §§ 66, 78, 83

Die vom Schiffseigner an die Besatzung zu zahlenden normalen Löhne gehören auch dann nicht zur großen Haverei, wenn die Besatzung Arbeiten zur Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr ausführt.

BGH, Urt. v. 5. Juli 1965 - II ZR 145/63

Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort
Schiffahrtsobbergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 145/63

URTEIL

Verkündet am
5. Juli 1965
Schorn,
Justizangestellter
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der " R [REDACTED] " Rheinschiffahrtsgesellschaft mbH
in H [REDACTED], vertreten durch die Geschäftsführer
dasselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

gegen

die Firma T [REDACTED] Werke der Stadt S [REDACTED] AG.,
vertreten durch den Vorstand Dr. Heinrich K [REDACTED], Vorsitzender,
Dr. Heinz B [REDACTED], Dr. Heinz B [REDACTED], Dipl.-Ing. Walter
H [REDACTED]-K [REDACTED], Dr. Jürgen S [REDACTED], Dr. Walter W [REDACTED], daselbst,

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] - .

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 5. Juli 1965 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Schulze und Fleck für Recht erkannt:

Die Revision der Beklagten gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 10. Mai 1963 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin war Eigentümerin einer Ladung Koks, die durch den Kahn "R [REDACTED]" der Beklagten nach Stuttgart transportiert wurde. Auf dieser Reise erlitt der Kahn am 9. Mai 1960 bei Neckarsteinach durch Auflaufen auf die Uferböschung Leckage. Hierdurch wurden Arbeiten zur Rettung von Schiff und Ladung erforderlich, über welche die Beklagte unter dem 14. Juli 1960 eine Dispache aufgemacht hat. Hierin wurden u.a. als in großer Havererei zu verrechnende Kosten aufgeführt 32,64 DM Arbeitslohn des Schiffsführers von der L [REDACTED] für 8 Stunden normale Arbeitszeit und 15,36 DM für den Schiffsjungen K [REDACTED] für die gleiche Zeit. Die Klägerin hat der Dispache in diesen Punkten widersprochen. Daraufhin hat die Beklagte gerichtliche Verhandlung gemäß § 153 FGG beantragt. So kam es zu dem Verfahren 3 H 3/60 Bsch des Schifffahrtsgerichts in Duisburg-Ruhrort. Die Klägerin hat hier Widerspruch gegen die Dispache schriftlich angemeldet und ihn in der



Verhandlung vom 16. Dezember 1960 aufrechterhalten, ohne daß die Beklagte ihn anerkannt hätte. Das Schiffsfahrtsgericht hat daraufhin der Klägerin eine Frist von einem Monat zur Klageerhebung gemäß § 156 FGG gestellt. Die vorliegende Klage ist am 10. Januar 1961 beim Schiffsfahrtsgericht in Duisburg-Ruhrort eingereicht worden.

Die Klägerin hat beantragt, festzustellen, daß der von ihr gegen die Dispache erhobene Widerspruch begründet sei.

Demgegenüber hat die Beklagte beantragt, die Klage abzuweisen und der Klägerin auch die Kosten des Verfahrens 3 H 3/60 Bsch aufzuerlegen.

Die Vorinstanzen haben der Klage stattgegeben. Mit der Revision, um deren Zurückweisung die Klägerin bittet, verfolgt die Beklagte ihre Anträge weiter.

Entscheidungsgründe:

Das Berufungsgericht entnimmt den Absätzen 1 und 2 des § 78 BSchG i.Verb.m. § 66 BSchG, daß die normalen Unkosten der Schifffahrt - zu denen der Lohn der Besatzung für die normale Arbeitszeit auch dann gehöre, wenn diese in die Zeit eines durch Havarie verursachten Aufenthaltes falle - nur dann in großer Haverei zu verrechnen seien, wenn dies bei deren Regelung besonders bestimmt sei; an einer solchen Bestimmung fehle es jedoch. Die gleiche Schlußfolgerung wird im angefochtenen Urteil aus der in § 83 und in § 82 Nr. 4 BSchG getroffenen Regelung gezogen. Ohne Bedeutung ist nach Ansicht des Berufungsgerichts der Umstand, daß die normale Arbeit der Schiffsbesatzung zur Behebung einer Gefahrenlage für Schiff und Ladung für den

Schiffseigner nicht gewinnbringend sei, da sie nicht der Fortsetzung der Reise diene; auch die Gefahrensituation sei ein Teil der Schiffsreise, die normale Arbeit der Besatzung in dieser Lage sei durch die Fracht abgegolten.

Demgegenüber meint die Revision: Nach § 78 BSchG gehörten zur großen Haverei die Kosten, welche zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr aufgewendet würden. Ob der Schiffseigner Leistungen für diesen Zweck von dritter Seite gegen Geld erwirke oder sie aus eigenem Vermögen beisteuere, sei wirtschaftlich und rechtlich dasselbe. Bedeutungslos sei auch, ob der Schiffseigner für die bereitgestellte Arbeitszeit anderer ohnehin hätte zahlen müssen; denn wegen der Ausführung von Havariearbeiten hätten andere notwendige oder zweckmäßige Arbeiten unterbleiben müssen. Hinzu komme, daß die Arbeiten außerhalb der Fahrzeit des Schiffes ausgeführt worden seien. Schließlich meint die Revision, die Erstattungsfähigkeit der hier geltend gemachten Kosten folge aus den Y [REDACTED] R [REDACTED].

Die Revision kann keinen Erfolg haben. Mit Recht hat das Berufungsgericht angenommen, daß die in Frage stehenden Ausgaben des Schiffseigners für die normalen Löhne der Besatzung nicht in großer Haverei zu verrechnen sind.

Das Auflaufen des Kahns auf die Uferböschung ist ein Schiffsunfall, der als solcher nicht durch eine Havariegrosse-Maßnahme (§ 78 Abs. 1 BSchG) herbeigeführt worden ist; denn das Auflaufen geschah unfreiwillig, nicht zum Zwecke der Errettung aus einer dem Schiff und der Ladung drohenden Gefahr. Die durch diesen Unfall verursachten

Schäden und Kosten (besondere Haverei) sind vom Schiffseigner allein zu tragen, soweit es sich um das Schiff und nicht um die Ladung handelt (§ 78 Abs. 3 BSchG). Durch den Schiffsunfall wurde die Frachtreise unterbrochen, sie konnte erst nach Ausführung der Notreparatur, die als solche eine Havarie-grosse-Maßnahme war (§ 78 Abs. 1 BSchG), fortgesetzt werden. Die Kosten, die durch die Unterbrechung der Reise und den damit notwendigerweise verbundenen Aufenthalt am Ort der Notreparatur entstanden sind, sind durch den Schiffsunfall verursacht; sie sind als solche weder Havarie-grosse-Folgen noch beruhen sie auf einer selbständigen Havarie-grosse-Maßnahme. Das folgt schon aus § 78 Abs. 3 BSchG und ist überdies in § 83 BSchG ausdrücklich bestimmt. Zu diesen Kosten gehören die normalen Löhne für die Schiffsbesatzung, die während des erzwungenen Aufenthaltes von dem Schiffseigner zu zahlen und durch die Frachtvergütung abgegolten sind. Sie gehören zu den dem Frachtführer zur Last fallenden Unkosten der Schifffahrt (§ 66 Abs. 1 BSchG).

Daran ändert nichts, daß die Besatzungsmitglieder in der Zeit, für die ihnen vom Schiffseigner (Frachtführer) der Lohn fortgezahlt werden mußte, bei der Notreparatur mitgewirkt, also Arbeiten ausgeführt haben, die zum Zwecke der Errettung aus einer gemeinsamen Gefahr für Schiff und Ladung ausgeführt werden mußten (Havarie-grosse-Arbeiten). Denn für diese Arbeiten sind dem Schiffseigner, soweit er die normalen Löhne fortgezahlt hat, keine außergewöhnlichen Kosten entstanden. Außergewöhnlich mögen die geleisteten Arbeiten gewesen sein, nicht aber sind es die dafür aufgewendeten Kosten gewesen. Es ist anerkanntes Recht, daß nur außergewöhnliche Maßnahmen und Kosten zur großen Haverei gehören, also Havarie-grosse-Opfer

sind, nicht aber gewöhnliche Maßnahmen und Kosten, mögen sie auch die tatsächliche Wirkung haben, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten (vgl. z.B. Ulrich-Bruders-Hochgräber, große Haverei, 3. Aufl. I S. 24 ff). So können z.B. die normalen Lohnkosten für die Besatzung, die bei einer Havarie-grosse-Maßnahme (etwa dem Abturnen eines Schiffes, soweit dieses eine solche Maßnahme darstellt) mitwirkt, nicht in Havarie-grosse verrechnet werden. Es kann auch der Ansicht der Revision, der Schiffseigner sei deswegen benachteiligt, weil wegen des Vorranges der Rettungsarbeiten andere notwendige und zweckmäßige Arbeiten hätten unterbleiben müssen, nicht gefolgt werden. Denn nach dem Frachtvertrag obliegt dem Frachtführer die Obhutspflicht für die Ladung, er muß die Besatzung für die ordnungsgemäße Beförderung der Ladung einsetzen; zu seiner Pflicht gehört, die Ladung vor Schaden zu bewahren. Die Rettungsarbeiten liegen durchaus im Rahmen dieser aus dem Frachtvertrag entspringenden Verpflichtung. Aus diesem Grunde können die Ausgaben für die normalen Löhne der Besatzung auch nicht als sogenannte stellvertretende Kosten (vgl. BGHZ 28, 285, 295 f) anerkannt werden, d. h. als Kosten, die dadurch entstanden sind, daß Kosten erspart worden sind, die durch den Einsatz anderer Arbeiter bei den Rettungsarbeiten entstanden wären. Nur soweit dem Schiffseigner für die Durchführung dieser Arbeiten außergewöhnliche Kosten, z. B. für Überstunden, Nacharbeit, Lohnzuschläge und dergl., entstehen, stellen diese für den Schiffseigner ein Opfer dar und gehören damit zu der großen Haverei.

Da die Entscheidung nach dem Binnenschiffahrtsgesetz zu ergehen hat, liegt der Hinweis der Revision auf die Y [REDACTED] R [REDACTED] 1950 neben der Sache.

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

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesocke

Dr. Schulze

Bundesrichter Fleck
ist beurlaubt und
daher verhindert zu
unterschreiben

Dr. Fischer