

Nachschlagewerk: ja

Amtliche Sammlung: nein

BinnenschiffahrtsG § 78

Wirft auf dem Rhein ein nach Reißen des Schleppstranges in gefährlicher Lage ins Treiben gekommener Kahn Anker, um zum Anhalten zu kommen oder wenigstens seine Geschwindigkeit herabzusetzen, so kann der Verlust oder die Beschädigung des Ankers auch dann nicht als Havarie-grosse-Maßnahme anerkannt werden, wenn der Schiffer wegen des ungeeigneten Ankergrundes mit dem Verlust oder der Beschädigung des Ankers rechnet.

BGH, Urt. v. 5. Juli 1965 - II ZR 228/63

Schiffahrtsgericht St. Goar
Schiffahrtsobergericht Köln

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 228/63

URTEIL

Verkündet am

5. Juli 1965
Heil,
Justizobersekretär
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der Firma D. S. M. N.V.,
vertreten durch die Direktion, in R., W.,
A. H.,

Klägerin und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

gegen

die Firma D. Aktiengesellschaft,
vertreten durch den Vorstand: Baurat h.c. Dipl.-Ing. Walter
H., Vorsitz, Otto J., Dipl.-Ing. Wilhelm K.,
Dipl.-Ing. Wilhelm L., Prof. Dr. Ing. e.h. Fritz N.,
Dr. Ing. Hans S., Dr. jur. Hanns Martin S.,
Rolf P.G. S., Dipl.-Kaufmann Arnold W.,
Dr. jur. Joachim Z., Walter G., Stellvertreter,
in N.,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. - .

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 Klägerin gegen das Urteil des 3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Schifffahrtsobergerichts - in Köln vom 30. Juli 1963 wird auf ihre Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin ist Eignerin des Schleppkahns "D [REDACTED]". Dieser war am 25. September 1954 u.a. mit Lkw- und Pkw-Fahrgestellen beladen, die im Eigentum der Beklagten standen. Der Kahn befand sich im Schlopp des ebenfalls der Klägerin gehörigen Bootes "D [REDACTED]" und war neben dem beladenen Kahn "D [REDACTED]" festgemacht. Der Schleppzug hatte nur eine Länge. Die Kähne hatten in der Nacht auf der Reede bei Bingen, etwa 70 m aus dem linken Ufer gelegen, mit dem Vorderschiff ungefähr in Höhe von km 528,8. Als der Schleppzug morgens umdrehte, um die Talfahrt fortzusetzen, brach der Schleppstrang von SK "D [REDACTED]". Die Anhänge lagen zu dieser Zeit fast quer im Strom. Weil das Ende des gekochenen Schleppstrangs in die Schraube des Bootes geriet, wurde der zweite, auf "D [REDACTED]" stehende Schleppdraht losgeworfen, um das manövrierunfähig gewordene Schleppboot nicht weiter zu gefährden. Die bei-



den Kähne trieben nunmehr in Querlage auf das Binger Loch zu. Um das weitere Abteiben zu verzögern, wurde auf beiden Fahrzeugen der Klippanker geworfen und möglichst viel Kette gefiert. Der Kahn "D [REDACTED]" lief dann auf den unweit des rechten Ufers, etwa 100 m unterhalb von km 529 liegenden Mühlstein auf. Als die Kähne wieder freikamen und mit dem Kopf auf Strom gerieten, wurden auch die Stockanker gesetzt. Die Schiffe trieben jedoch weiter. Inzwischen eilten auf die Notsignale des Bootes verschiedene Schlepper herbei. Es gelang noch rechtzeitig, Drähte zu übergeben und die Schiffe schließlich etwa 100 m oberhalb von km 530 zu halten und dann in Sicherheit zu bringen. An SK "O [REDACTED]" waren inzwischen die Anker, die Ankerwinde, das Ankergeschirr, die Ketten und der Kranbalken stark beschädigt worden, die Motorkette gerissen, Verbeulungen an der Backbordverschanzung entstanden und drei Meerdrähte gebrochen.

Die von der Klägerin beauftragten "V [REDACTED] D [REDACTED]" in Rotterdam haben in ihrer am 19. Juni 1957 aufgemachten Dispache die Verteilung sowohl unter Berücksichtigung der Schäden an Ankern und Ketten als Havarie-grosse-Kosten als auch ohne diese Berücksichtigung berechnet. Nur die letztere Berechnung enthält den Prüfungs- und Genehmigungsvermerk der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters. Von den Schäden an Ankern und Ketten entfällt, falls diese als Havarie-grosse anzuerkennen sind, ein Anteil von 6500 DM auf die Beklagte als Ladungseigentümerin. Die Zahlung dieses Betrags verlangt die Klägerin von der Beklagten.

Die Klägerin behauptet, bei dem Setzen der Anker habe es sich um eine ganz außergewöhnliche Maßnahme zur Rettung von Schiff und Ladung aus einer unmittelbaren und

schweren gemeinsamen Gefahr im Sinne des § 78 Abs. 1 BSchG gehandelt. Diese Maßnahme habe - wie auch unstrittig ist - insofern Erfolg gehabt, als durch das Setzen der Anker genügend Zeit gewonnen worden sei, bis Schlep-per auf die Notsignale des Bootes "D [REDACTED]" herbeigeeilt seien und die Kähne hätten auffangen können, ehe sie gegen die Lochbänke hätten fallen können. Die dadurch entstandenen Schäden müßten deshalb, als zur großen Haverei gehörig, von Schiff und Ladung gemeinsam getragen werden. Auf der ganzen Strecke bis zum Binger Loch habe es sich um felsigen Grund gehandelt, der zum Ankern ungeeignet sei, und die Schiffer seien sich vollkommen darüber klar gewesen, daß Anker und Ankergeschirr dabei beschädigt werden würden. Es könne den Schiffseignern nicht zugemutet werden, diese vorsätzliche Beschädigung ihrer Anker durch die Schiffer allein zu ihren Lasten gehen zu lassen. Derartige Schäden gingen über die regelmäßigen Aufwendungen der Schifffahrt, wie sie jede Frachtreise mit sich bringe, hinaus. Jedenfalls müsse das für die besonders gefährliche Binger-Loch-Strecke gelten. Dementsprechend seien Ankerschäden dieser Art tatsächlich lange Zeit als Havarie-grosse-Schäden verrechnet worden.

Die Beklagte ist der Ansicht, bei dem Setzen der Anker habe es sich um einen bestimmungsgemäßen Gebrauch der Anker und um eine nautisch gebotene Maßnahme durchaus nicht außergewöhnlicher Art gehandelt, die zur besonderen Haverei im Sinne von § 78 Abs. 3 BSchG und nicht zur großen Haverei gehöre. Die Ankerketten seien auch nicht gekappt worden, wie es in § 82 Nr. 1 BSchG insoweit zur Voraussetzung der Anerkennung als große Haverei gemacht sei. Es sei auch keineswegs üblich, derartige Ankerschäden als Havarie-grosse-Kosten zu verrechnen.

Das Schiffahrtsgericht hat der Klage stattgegeben, das Schiffahrtsobergericht hat sie abgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Klägerin die Wiederherstellung des erstrichterlichen Urteils. Die Beklagte bittet um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision kann keinen Erfolg haben.

Nach § 82 Nr. 1 BSchG gehört das Kappen von Ankern und Ankerketten zur großen Haverei. Daraus darf freilich nicht der Schluß gezogen werden, daß nur in diesem Falle der Verlust oder die Beschädigung von Ankern und Ankerketten in großer Haverei zu verrechnen wäre. Denn § 82 BSchG enthält nur eine beispielhafte Aufzählung von Fällen der großen Haverei (BGHZ 28, 285, 289). Aus § 82 Nr. 1 BSchG kann kein Argument dafür gewonnen werden, daß sonstige Fälle des Verlustes oder der Beschädigung von Ankern und Ankerketten keinen Havarie-grosse-Vergütungsanspruch auslösen könnten. Ein solcher wäre im vorliegenden Falle dann gegeben, wenn die Voraussetzungen der allgemeinen Regel der großen Haverei in § 78 Abs. 1 BSchG gegeben wären. Diese liegen aber nicht vor.

Wie allgemein anerkannt ist, liegt eine vorsätzliche Schadenzufügung im Sinne des § 78 Abs. 1 BSchG nur vor, wenn ein auf einem freiwilligen Entschluß des Schiffers beruhendes Opfer gebracht wird; der dem Schiff oder (und) der Ladung zugefügte Schaden muß durch eine außerordentliche Maßnahme herbeigeführt sein. Werden Schiffsteile oder Schiffsgерäte zur Rettung aus gemeinsamer Gefahr verwendet, so kann von einer außerordentlichen Maßnahme nur

dann gesprochen werden, wenn sie zu einem anderen Zweck eingesetzt werden als dem, der ihrer Bestimmung entspricht. Werden dagegen die Gegenstände ihrer Bestimmung gemäß gebraucht, so wird ihre Verwendung in einer Gefahrenlage weder dadurch zur Havarie-grosse-Maßnahme, daß bei dieser bestimmungsgemäßen Verwendung mit ihrem Verlust oder ihrer Beschädigung mit mehr oder weniger großer Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist, noch dadurch, daß ihr Einsatz dem Zweck der Rettung dient oder diese tatsächlich herbeiführt (wie andererseits bei nicht bestimmungsgemäßem, außerordentlichem Gebrauch eines Gegenstandes die Anerkennung als Havarie-grosse-Maßnahme nicht dadurch ausgeschlossen wird, daß diese Verwendung für die Rettung unerheblich ist).

Der Anker eines Kahn es hat u.a. den Zweck, das stillliegende Fahrzeug festzuhalten, die Geschwindigkeit des in Fahrt befindlichen Kahn es zu vermindern und ihn zum Anhalten zu bringen. Die Revision wirft die Frage auf, ob ein Anker zum Verbrauch, nämlich zur Aufopferung bei gefährlichen Lagen bestimmt ist; mit Recht verneint sie diese Frage. Aber die Frage ist falsch gestellt. Richtig ist zu fragen: Ist der Anker eines Kahn es auch in einer Gefahrenlage seiner Zweckbestimmung entsprechend einzusetzen ? Dient er seinem bestimmungsgemäßen Zweck, wenn er in gefahrvoller Lage dazu benutzt wird, um zur Beseitigung oder Verminderung der Gefahr den Kahn anzuhalten oder seine Fahrtgeschwindigkeit herabzusetzen ? Wird diese Frage bejaht, so ist weiter zu fragen: Wird die vorbezeichnete Zweckbestimmung dadurch ausgeschlossen, daß der Anker auf ungeeigneten Ankergrund geworfen wird, mit seinem Verlust oder seiner Beschädigung daher zu rechnen ist ? Bei richtiger Fragestellung kann die Antwort nicht

zweifelhaft sein. Der Anker hat seinen Zweck, die Geschwindigkeit des Kahns zu vermindern und das Fahrzeug zum Anhalten zu bringen, nicht nur im normalen Schiffsverkehr zu erfüllen. Gerade dann, wenn der in Fahrt befindliche Kahn in eine Gefahrenlage gerät, wenn er insbesondere die Verbindung zu seinem Schlepper verliert und deshalb auf sich gestellt ist, tritt seine Zweckbestimmung ganz augenscheinlich zutage. Um die Gefahr des Zusammenstoßes mit anderen Fahrzeugen oder des Auflaufens auf das Ufer oder auf Hindernisse zu vermeiden oder zu vermindern, muß der Anker eingesetzt werden. Der Anker wird, wie der Berufungsrichter sagt, in solchen Fällen zum Rettungsgerät für den Kahn. Diese Zweckbestimmung geht nicht dadurch verloren, daß der Anker, sei es wegen zu großer Geschwindigkeit des Kahns, sei es wegen ungeeigneten Ankergrundes, der Gefahr des Verlustes oder der Beschädigung ausgesetzt ist. Die Revision hat daher nicht recht, wenn sie meint, das Berufungsgericht sei von einer fehlerhaften Zweckbestimmung der Anker ausgegangen. Im Rheinschiffverkehrsverkehr ist es auch nichts Ungewöhnliches, daß derartige Gefahrenlagen entstehen, die den Einsatz des Ankers unter den hier vorliegenden Umständen notwendig machen. Dem Anker haftet von Anfang an die Eigenschaft als Rettungsgerät an, als wesentliches Hilfsmittel des Kahns muß er nach nautischen Grundsätzen in Gefahrenlagen eingesetzt werden, die Möglichkeit seines Verlustes oder seiner Beschädigung in solchen Lagen liegt von vornherein im Risikobereich des Schiffes und kann nicht aus dem Gedanken der Gefahren- oder Schutzgemeinschaft von Schiff und Ladung gerechtfertigt werden. Im Interesse der Rechtsklarheit erscheint es auch durchaus unerwünscht, einem Streit über die Beschaffenheit des Ankergrundes und über die Frage, an welcher Stelle der Anker geworfen worden ist, oder einem

Streit über die Geschwindigkeit des Fahrzeuges im Zeitpunkt des Ankersetzens Raum zu geben. Mit Recht hat daher das Berufungsgericht die hier strittigen Schäden als zur besonderen Haverei gehörend (§ 78 Abs. 3 BSchG) angesehen.

Kann demnach der Verlust oder die Beschädigung eines von einem in Fahrt befindlichen Kahn geworfenen Ankers regelmäßig nicht als auf einem selbständigen Havereiakt beruhend angesehen werden, so schließt das selbstverständlich nicht aus, daß ein solcher Schaden als Havarie-grosse-Folge zu vergüten ist, z.B. im Falle des § 82 Nr. 3 BSchG. Eine solche liegt aber hier nicht vor.

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

Dr. Fischer

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Schulze

Bundesrichter Fleck
ist durch Beurlaubung
gehindert zu unter-
schreiben

Dr. Fischer