

20

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

215 092 .

HGB § 528

Die gesetzliche Vertretungsmacht des Kapitäns gemäß
§ 528 HGB wird nicht dadurch ausgeschlossen, daß er
den Reeder erreichen und dieser selbst tätig werden
kann.

BGH, Urt. v. 26. September 1963 - II ZR 240/62

LG Bremen

Verkündet

am 26. September 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 S [REDACTED] K [REDACTED] O [REDACTED] -B [REDACTED],
B [REDACTED], U. L. F. [REDACTED],

Klägerin und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

gegen

die M [REDACTED] M [REDACTED] K [REDACTED] GmbH, K [REDACTED] -F [REDACTED],
vertreten durch ihren Geschäftsführer Direktor
Erich G [REDACTED], B [REDACTED], R [REDACTED] Str. [REDACTED],

Beklagte und Revisionsbeklagte,

-Prozeßbevollmächtigte: Rechtsanwälte Prof. Dr. [REDACTED]
und Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 26. September 1963 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Fischer und der Bundesrichter Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Bukow für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil der 3. Zivilkammer des Landgerichts Bremen vom 14. November 1962 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Das Motorschiff "G [REDACTED] M [REDACTED]-G [REDACTED]", Heimathafen B [REDACTED], der Dr. R [REDACTED] M [REDACTED]-G [REDACTED] & Co. Reederei GmbH in B [REDACTED] gehörig, befand sich im September 1958 mit einer Ladung Koks auf der Reise von Emden nach Värosund und Gotland (Schweden). Da sich Störungen an der Maschinenanlage zeigten, lief der Kapitän Kiel an. Er wandte sich an die Beklagte, die durch einen Monteur feststellte, daß erhebliche Motorenschäden vorlagen. Der Kapitän erteilte der Beklagten schriftlich den Auftrag zur Reparatur der Motorenanlage. Diese wurde alsbald ausgeführt. Das Schiff setzte die Reise fort. Die Beklagte berechnete für ihre Arbeiten den Betrag von 41.986,89 DM.

Am 7. Januar 1960 kam das Schiff zur Zwangsversteigerung durch das Amtsgericht Bremen. In diesem Verfahren hatte die Klägerin die für sie im Schiffsregister unter Nr. 7 eingetragene Schiffshypothek angemeldet. Die Beklagte hatte ihre Forderung auf Bezahlung der Reparaturarbeiten im Betrage von 41.986,89 DM zur Befriedigung mit dem Range vor der Klägerin auf Grund eines ihr gemäß § 754 Nr. 6 HGB erwachsenen Schiffsgläubigerrechts angemeldet. Das Vollstreckungsgericht stellte einen der Anmeldung der Beklagten entsprechenden Teilungsplan auf. Die Klägerin fiel infolgedessen mit ihrer Forderung aus der Schiffshypothek mit einem Teilbetrag von 6.184,81 DM aus. Sie erhob im Verteilungstermin Widerspruch gegen den Teilungsplan und verfolgt diesen mit der Klage weiter. Sie ist der Ansicht, daß der Kapitän zum Abschluß von Kreditgeschäften mit dem Reeder nur befugt sei, wenn dieser für den Kapitän nicht erreichbar sei.

Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.



Das Landgericht hat diesem Antrag entsprochen. Mit der im Einverständnis der Beklagten unter Übergehung der Berufungsinstanz eingelegten Revision verfolgt die Klägerin ihren Klagantrag weiter. Die Beklagte beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

Das Landgericht ist auf Grund des Gutachtens des gerichtlichen Sachverständigen zu der Auffassung gelangt, daß die Reparatur der Motorenanlage erforderlich gewesen sei, um die Reise des Schiffes nach Schweden fortzusetzen. Es hat daher die Voraussetzungen des § 528 HGB für die Erteilung des Reparaturauftrages durch den Kapitän auf Grund seiner gesetzlichen Vertretungsmacht als gegeben erachtet und zugleich die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts nach § 754 Nr. 6 HGB angenommen, dem der Vorrang vor der Schiffshypothek nach § 776 HGB zustehe. Die Angriffe der Revision gegen die Rechtsauffassung des Landgerichts sind nicht begründet.

Der Senat hat bereits in seinem Urteil vom 22. Januar 1959 (BGHZ 29, 195) ausgesprochen, daß die Worte "in Notfällen" im § 754 Nr. 6 HGB, die im § 528 HGB fehlen, kein zusätzliches Erfordernis für die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts bei Kreditgeschäften des Kapitäns aufstellen, sondern nur bedeuten, das Kreditgeschäft müsse notwendig im Sinne des § 528 HGB, d. h. zur Erhaltung des Schiffs oder zur Ausführung der Reise erforderlich gewesen sein. Die Revision zieht die Richtigkeit dieser Auffassung nicht in Zweifel. Sie meint vielmehr, bereits § 528 HGB sei anders als bisher geschehen auszulegen. Diese Vorschrift sei für den Fall gedacht gewesen, daß der Reeder nicht alsbald zu erreichen sei, um die nötigen Geschäfte zur Erhaltung des Schiffs oder zur Fortsetzung der Reise abzuschließen. Angesichts der Entwicklung der Nachrichtentechnik sei

dies jedenfalls bei einem Aufenthalt des Schiffes in einem deutschen Hafen und inländischem Sitz des Reeders nicht der Fall.

Das gesetzgeberische Motiv für § 528 HGB waren sicherlich die erheblichen Schwierigkeiten, die für den Kapitän zur Zeit des Erlasses des Gesetzes vor etwa 100 Jahren bestanden, wenn er mit seinem Reeder Verbindung aufnehmen wollte. Sie sind heute nur noch in wesentlich geringerem Maße vorhanden. Diese Sachlage kann aber nicht dazu führen, die Voraussetzungen für die Vertretungsmacht des Kapitäns anders zu bestimmen, als § 528 HGB es vorschreibt. Durch diese Vorschrift erhält der Kapitän außerhalb des Heimathafens die Befugnis, den Reeder kraft Gesetzes bei bestimmten, objektiv gekennzeichneten Geschäften auf Kredit zu vertreten, nämlich denjenigen, die zur Erhaltung der Seetüchtigkeit des Schiffs und zur Ausführung der Reise nach den technischen Gegebenheiten notwendig sind. Im Gesetz kommt nicht zum Ausdruck, daß der Abschluß gerade durch den Kapitän nötig sein müsse, weil der Reeder nicht erreicht und selbst tätig werden könne. Seine Fassung ist bewußt aus Gründen der Rechtssicherheit gewählt worden, um die Befugnisse des Schiffers klar und zuverlässig abzugrenzen. Im Hinblick darauf, daß der Dritte, mit dem abgeschlossen wird, nicht übersehen kann, ob der Kapitän "seines Rheders mächtig sei", wurde im Gesetz ausgesprochen, daß die Vollmacht des Schiffers nur ruhe, solange sich das Schiff im leicht erkennbaren Heimathafen aufhalte (Lutz, Protokolle der Komm. zur Beratung des ADHGB III. Teil S. 1882). Wenn heute nach dem Stande der Nachrichtentechnik davon ausgegangen werden kann, daß sich der Kapitän in aller Regel mit dem Reeder schnell in Verbindung setzen und dieser die nötigen Aufträge für das Schiff erteilen kann, so mag dies möglicherweise Anlaß geben, die gesetzliche Vertretungsmacht des Schiffers entsprechend einzuschränken

oder die Entstehung eines Schiffsgläubigerrechts für Kreditgeschäfte des Kapitäns mit dem Vorrang vor der Schiffshypothek, das als Ausgleich für die in diesem Falle bestehende beschränkte Reederhaftung (§ 486 Abs. 1 Nr. 1 HGB) gedacht war, auszuschließen. Bei der Anwendung des Gesetzes, wie es gilt, können schon im Hinblick auf die Rechtssicherheit die klar normierten Merkmale für die Entstehung der Vertretungsmacht des Kapitäns nicht um ein weiteres vermehrt werden, weil damit der Entwicklung der Verhältnisse besser Rechnung getragen werde. Ob dies geboten ist, kann nur auf Grund einer neuen Wertung vom Gesetzgeber entschieden werden, die aus Anlaß der Ratifizierung des Brüsseler Abkommens über die beschränkte Reederhaftung von 1957 bereits in Aussicht genommen ist. Ob die Erreichbarkeit des Reeders überhaupt geeignet ist, die Vertretungsbefugnis des Schiffers klar abzugrenzen, kann unter diesen Umständen unerörtert bleiben.

Der Revision kann auch nicht gefolgt werden, wenn sie meint, der Kapitän habe seine Vertretungsmacht überschritten oder mißbraucht, indem er die umfangreichen Reparaturen an der Motorenanlage in Auftrag gab. Die Aufwendungen hätten in starkem Mißverhältnis zu dem wirtschaftlichen Erfolg der Reise gestanden. Der Kapitän kann nach § 528 HGB alle Kreditgeschäfte abschließen, die zur Erhaltung des Schiffes, also zur Herstellung der Seetüchtigkeit (§ 513 HGB), erforderlich sind. Dazu gehört insbesondere, daß den Anforderungen des Germanischen Lloyd, der eine Erneuerung der Grundplatte forderte, Rechnung getragen wurde. Für die Befugnis des Kapitäns kommt es in der Regel nicht darauf an, ob die Reparatur sich nur für die geplante Reise auswirkt oder auf längere Sicht das Schiff in einen ordnungsmäßigen Zustand versetzt. Auch ist es ohne Bedeutung, ob die Aufwendungen den Nutzen der Reise weit über-

stiegen. Die Reise konnte jedenfalls nach den Feststellungen des Landgerichts nicht nach einer provisorischen Reparatur geringen Umfanges fortgesetzt werden. Das Schiff war zum Erwerbe durch Seefahrt bestimmt. Der von der Revision angeführte Fall einer Reise zum Abwracken kann nicht zum Vergleich herangezogen werden.

Die Revision war daher als unbegründet zurückzuweisen. Die Klägerin hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr.Fischer

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Bukow