

Nachschlagewerk: ja 2135:082
Amtliche Sammlung: nein

Binnenschiffahrtsg v. 15. Juni 1895, BGBI III 4103 - 1,
§ 93 Abs. 2

Für die Beurteilung der Frage, ob eine Schiffsfahrtsgefahr
vorliegt, ist der Zeitpunkt maßgebend, in dem die "Rettung"
beginnt.

BGH Urt.v. 12. Oktober 1961 - II ZR 279/59 - Rheinschiffahrts-
gericht St. Goar
Rheinschiffahrts-
obergericht Köln

II ZR 279/59

Verkündet

am 12. Oktober 1961

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 G [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] R [REDACTED],
S [REDACTED],

Klägerin und Revisions-
klägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die [REDACTED] H [REDACTED] T [REDACTED] "V [REDACTED]",
Rotterdam,

Beklagte und Revisionsbe-
klagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -
Streithelferin der Beklagten: Firma R [REDACTED]
Reederei, Gesellschaft mit beschränkter Haftung,
D [REDACTED], V [REDACTED] weg [REDACTED], vertreten durch
die Geschäftsführung, daselbst,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 12. Oktober 1961 unter Mitwirkung der
Bundesrichter Dr. Haidinger, Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Dr. Haager
und Liesecke
für Recht erkannt:

Die Revision der Klägerin gegen das Urteil des
3. Zivilsenats des Oberlandesgerichts - Rhein-
schiffahrtsobergerichts - in Köln vom 22. Oktober
1959 wird auf Kosten der Klägerin zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 18. Oktober 1956 fuhr das von der Streithelferin bereederte Boot "R[REDACTED]" mit 3 Anhangkähnen, deren letzter der der Beklagten gehörende beladene Kahn "V[REDACTED]" war, von Salzig aus bergwärts. Oberhalb Trechtinghausen, beim Übergang vom linken zum rechten Ufer, riss der Kahn "V[REDACTED]" infolge Strangbruches ab. Zu Tal treibend wurde er von seinem Lotsen N[REDACTED] nach linksrheinisch gesteuert, und es wurden nacheinander beide Anker geworfen. Der Kapitän des Bootes "R[REDACTED]" rief dem Kapitän des gerade enkel zu Tal kommenden, von der Klägerin bereederten, 2400 PS starken Schleppers "I[REDACTED]" zu, er möge den abgerissenen Kahn aufnehmen und nachbringen. Der Schlepper passierte "V[REDACTED]", drehte unterhalb des Kahnes auf, übergab ihm einen Strang und schleppte ihn zu Berg. Als er mit dem Kahn längsseits des mehr oberhalb verhaltenden "R[REDACTED]"-Schleppzuges kam, rief ihm der Kapitän des Bootes "R[REDACTED]" zu, er möge ihm den Kahn bis Bingen bringen, da er ihn hier nicht aufnehmen könne. Das tat der Kapitän von "D[REDACTED]". Da er glaubte, daß es an diesem Tage zu spät sei, um - seinem Auftrag gemäß - nach Salzig zu fahren und dort 3 Kähne aufzunehmen, übernachtete er mit seinem Boot in Bingen.

Die Streithelferin hat an die Klägerin den tarifmäßigen Schlepplohn von 121,86 DM für das Schleppen von Trechtinghausen nach Bingen gezahlt. Die Klägerin hat behauptet, der Kapitän ihres Schiffes habe den Kahn aus einer Schiffsfahrtsgefahr im Sinne von § 93 BSchG gerettet. Als Hilfslohn verlangt sie von der Beklagten in deren dinglicher und gemäß § 114 BSchG auch beschränkt persönlicher Haftung den Gegenwert von 5.800 hfl. in Deutscher Mark.



Das Rheinschiffahrtsgericht hat die Klage abgewiesen. Die Berufung der Klägerin ist erfolglos geblieben. Mit der Revision verfolgt die Klägerin ihren Klageantrag weiter. Die Beklagte und ihre Streithelferin bitten um Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

I. Die Klägerin macht klageweise lediglich den dinglichen (vgl. § 100 Abs. 1 BSchG) Anspruch auf Hilfslohn gemäß § 93 Abs. 2 BSchG geltend und nimmt die Beklagte nur in beschränkt persönlicher Haftung gemäß § 114 in Anspruch. Weder gründet sie ihren Anspruch gegen die Beklagte auf Schleppvertrag (Werkvertrag) oder Geschäftsführung ohne Auftrag noch verlangt sie von der Beklagten Zahlung in unbeschränkt persönlicher Haftung. Es bedarf daher keiner Prüfung, ob die Klägerin einen Anspruch gegen die Beklagte auf eine solche Klagegrundlage stützen könnte (vgl. Vortisch-Zschucke, BSchG 2. Aufl. § 93 Anm. 5d) und ob ein derartiger Anspruch durch die tarifmäßige Zahlung, die die Klägerin von der Streithelferin erhalten hat, abgefunden wäre.

II. 1) Nach § 93 Abs. 2 hat Anspruch auf Hilfslohn, wer ein Schiff (oder dessen Ladung) aus einer Schiffahrtsgefahr rettet. Das Berufungsgericht geht zutreffend davon aus, die Klägerin sei für das Vorliegen einer Schiffahrtsgefahr beweispflichtig. Das Abreißen und Abtreiben eines Kahnes im Gebirge begründe, so wird im angefochtenen Urteil ausgeführt, für sich allein keine Vermutung für das Vorliegen einer Schiffahrtsgefahr; es komme vielmehr auf die Umstände des Einzelfalles an. An der Stelle, an der das Boot der Klägerin den Kahn aufgenommen habe, werde oft geankert,

so daß die Behauptung der Klägerin, der Grund sei hier hart und felsig, nicht für einen Beweis ihrer weiteren Behauptung ausreiche, der Kahn sei noch im Treiben gewesen, da seine Anker nicht gehalten hätten. Die widersprechenden Zeugenaussagen erlaubten keinesfalls die Feststellung, die beiden Anker hätten nicht gehalten. Auch aus der Lage des Kahnese habe sich keine Schifffahrtsgefahr ergeben, da der Kahn außerhalb oder doch höchstens ganz am Rande des Fahrwassers gelegen habe; jedenfalls sei das Gegenteil nicht bewiesen. Der Kapitän des klägerischen Bootes habe bei vernünftiger Überlegung auch keinen Anlaß zu der Annahme gehabt, daß der Kahn sich in einer Schifffahrtsgefahr befunden habe. Wenn auch bei der Erteilung des Auftrages durch den Kapitän des Bootes "R. [REDACTED]" der Kahn wahrscheinlich noch im Abtreiben gewesen sei, so habe dies - für den klägerischen Kapitän erkennbar - noch keine Schifffahrtsgefahr bedeutet; daß beim Vorbeifahren des klägerischen Bootes an dem Kahn und bei der Aufnahme des Kahnese auch nur der Schein einer solchen Gefahr bestanden habe, sei nicht bewiesen. Es könne deshalb dahingestellt bleiben, ob eine nur scheinbare Hilfsbedürftigkeit überhaupt von Bedeutung wäre.

2) Die von der Revision gegen diese Ausführungen erhobenen Rügen sind unbegründet.

Die Revision ist der Meinung, im Gebirge sei das Abreißen und Abtreiben eines Kahnese immer eine Schifffahrtsgefahr; das Berufungsgericht hätte wegen mangelnder Sachkunde hierzu einen Sachverständigen hören müssen. Dem kann nicht zugestimmt werden, da die Verhältnisse auf der Gebirgsstrecke so verschieden sind, daß im angefochtenen Urteil ohne Rechtsfehler auf die Umstände des einzelnen Falles abgestellt worden ist. Im übrigen ist aber diese Frage

unerheblich. Denn für die Beurteilung der Gefahrenlage ist nicht der Zeitraum maßgebend, in dem der Kahn abtrieb, sondern der Zeitpunkt des ~~Beginns~~ der Rettungshandlung, das ist hier der Zeitpunkt der Strangübergabe von "D [REDACTED]" an "V [REDACTED]". Für den Kapitän des klägerischen Bootes, das sich ohnehin auf Talfahrt befand, konnte sich die Frage, ob er dem Kahn Hilfe zur Rettung aus einer Schifffahrtsgefahr leisten sollte (und ob damit der gesetzliche Anspruch gegen die Beklagte auf Hilfslohn entstehen konnte), erst stellen, als er an dem Kahn vorbeifuhr und nach dem Aufdrehen den Kahn ins Schlepp nahm. In diesem Zeitpunkt war aber der Kahn nicht in hilfloser Lage; er lag, wie zu Lasten der beweispflichtigen Klägerin nach den Feststellungen des Berufungsgerichts zu unterstellen ist, bereits ruhig vor seinen Ankern an der Grenze des Fahrwassers und an einer Stelle, wo auch sonst geankert wird, so daß, für den Kapitän des klägerischen Bootes erkennbar, jedenfalls in diesem Zeitpunkt keine Schifffahrtsgefahr mehr bestand und auch keine neue Gefahr mehr zu befürchten war. Daß nur dieser Zeitpunkt entscheidend sein kann, ergibt sich aus der Erwägung, daß Voraussetzung für die Entstehung des Hilfslohnanpruchs die Rettung aus Schifffahrtsgefahr ist, daß also die Hilfe zu dieser Rettung geleistet sein muß. Für die Beurteilung der Gefahr ist demnach der Zeitpunkt maßgebend, in dem die Rettung beginnt (vgl. Schaps, das deutsche Seerecht, 2. Aufl. HGB § 740 Anm. 14; OLG Hamburg HansRZ 1919, 531). Wenn das zur "Rettung" herbeigeeilte Schiff überhaupt nicht in Tätigkeit tritt, weil das zu "rettende" Schiff sich nicht oder nicht mehr in Schifffahrtsgefahr befindet, so liegt eine Hilfeleistung nicht vor (vgl. Schaps § 740 Anm. 38). Tritt es, sei es auch mit Zustimmung des zu "rettenden" Schiffs, in Tätigkeit, ist aber eine Schifffahrtsgefahr nicht gegeben, so liegt zwar eine Hilfeleistung vor, nicht aber eine solche, die den Hilfslohnanpruch nach § 93 Abs. 2 auslöst. Die Revision hat daher nicht recht, wenn sie meint, die Kahnbesatzung hätte die Hilfeleistung ablehnen müssen, wollte sie nicht ihren Reeder dem Hilfslohnanpruch aus § 93 Abs. 2

aussetzen. Ob der Kapitän der Klägerin wegen des von "R" übernommenen Auftrages trotzdem den Kahn dem "R"-Schleppzug nachzubringen hatte, kann dahingestellt bleiben; jedenfalls waren die Voraussetzungen für die Entstehung des gesetzlichen Anspruchs auf Hilfslohn gegen die Beklagte nicht gegeben, und zwar auch dann nicht, wenn man hierfür mit der Revision es als genügend ansieht, daß die subjektive Beurteilung der Lage durch den Rettenden und nicht das objektive Vorliegen einer Schiffsfahrtsgefahr für die Begründung des Hilfslohnanspruchs entscheidend ist (vgl. Vortisch-Zschucke BSchG § 93 Anm. 3).

Damit erledigt sich auch die Revisionsrüge, das Berufungsgericht hätte dem Antrag der Klägerin entsprechend ein Gutachten der Schifferbörse darüber herbeiführen müssen, ob nach der in Rheinschiffahrtskreisen herrschenden Verkehrsauffassung die Maßnahmen des Kapitäns der Klägerin als Hilfeleistung im Sinne des § 93 Abs. 2 anzusehen seien. Die Frage, welcher Zeitpunkt für die Beurteilung der Gefahr maßgebend ist, ist eine reine Rechtsfrage. Ob in dem maßgeblichen Zeitpunkt eine Schiffsfahrtsgefahr bestand, hatte das Berufungsgericht auf Grund seiner Feststellung selbst zu entscheiden; die Begutachtung durch die Schifferbörse oder eine Auskunft dieser Stelle ist hierfür ohne Bedeutung.

Was die Revision im übrigen vorbringt, bewegt sich im wesentlichen auf dem ihr verschlossenen Gebiet der Beweiswürdigung. Die Frage des Zeitverlustes, den der Kapitän des klägerischen Bootes auf sich genommen hat, ferner der Umstand, daß er auf Auffordern hin mit seinem 2400 PS starken Boot den Kahn ins Schlepp nahm, obwohl diese Tätigkeit auch von einem Vorspannboot hätte geleistet werden können, mag für die Frage des vertragmäßigen Vergütungsanspruchs der Klägerin aus dem Schleppvertrag von Bedeutung sein, kann aber nicht zur Begründung eines Hilfslohnanspruchs herangezogen werden. Auch hat das Berufungsgericht nicht die Vor-

schriften des § 90 RhSchPolVO und des § 330c StGB verletzt; die Voraussetzungen für eine Anwendung dieser Bestimmungen sind nicht gegeben. Es kommt, wie bereits erwähnt, schließlich nicht darauf an, wie der Kapitän der Klägerin (und der Lotse auf dem Boot der Klägerin) die Gefahrenlage im Zeitpunkt der Wahrschau des Kapitäns des "R[REDACTED]"-Bootes beurteilt hat, sondern wie sich ihnen die Lage im Augenblick der Strangübergabe vernünftigerweise darstellen mußte.

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

Dr. Haidinger

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Dr. Haager

Liesecke