

2379 086

63

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: HGB §§ 485, 510

Rechtssatz: Der "Zeit-Frachtvertrag auf Grundlage der
Baltimere" (Deuzeit) begründet kein Ausrüster-
verhältnis i.S. des § 510 Abs 1 HGB. Diese
Vorschrift kann bei Ansprüchen Dritter, die
auf einem Verschulden der Schiffsbesatzung
beruhen, auf einen Deuzeit-Charterer auch
nicht entsprechend angewendet werden.

Aktenzeichen: II ZR 323/55

LG Hamburg

Urt. des BGH v. 26. November 1956

OLG Hamburg

Verkündet
am 26. November 1956

Noll, 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 M [REDACTED] L [REDACTED] Aktiengesellschaft,
E [REDACTED], G [REDACTED]-Allee [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand, die Direktoren Dr. K [REDACTED]
und R. B [REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

gegen

die Firma D [REDACTED] S [REDACTED] Aktiengesellschaft,
H [REDACTED], Kl. J [REDACTED]straße [REDACTED], vertreten durch
ihren Vorstand Dr. Helmut S [REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED] -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 22. November 1956 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Canter und der Bundesrichter
Dr. Selowsky, Dr. Haidinger, Dr. Fischer und Dr. Nörr

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten werden das Urteil des
2. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts
zu Hamburg vom 9. November 1954 und das Urteil des
Landgerichts Hamburg, Kammer 9 für Handelssachen,
vom 25. November 1953 insoweit aufgehoben, als die
Beklagte verurteilt worden ist und ihr die Kosten
des Rechtsstreits auferlegt worden sind.

Die Klage wird abgewiesen.

Die Kosten des Rechtsstreits trägt die Klägerin.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin vercharterte den ihr gehörigen Dampfer "REG I" mit teilweise geändertem und ergänztem "Zeit-Frachtvertrag auf Grundlage der Baltime" [1912] (Deuzeit) vom 23. November 1950 an die Beklagte für zwei transatlantische Rundreisen. Als "Zeitfracht" hatte die Beklagte vom Tage der Anlieferung bis zur Rücklieferung des Dampfers 3200 DM je Tag zu zahlen.

Als das Schiff am 2. September 1951 in Rotterdam im Waalhafen festmachte, berührte es durch Verschulden der Schiffsführung eine Pfahlgruppe so stark, daß an dieser erheblicher Schaden entstand, der sich einschließlich der durch die Schadensfeststellung entstandenen Kosten auf 19 274,38 DM belief. Die Klägerin zahlte diesen Betrag an die Stadt Rotterdam, um das Schiff von der dinglichen Haftung zu befreien. Das Schiff war von der Klägerin in Höhe von 2 100 000 DM kaskoversichert, die Konnossementfracht von 483 121 DM war von der Beklagten mit 420 000 DM versichert. Die Versicherer berechneten die von ihnen zu zahlenden Schadensbeträge im Verhältnis von Schiffswert zum Wert der Konnossementsfracht:

Kasko wegen	2 100 000 DM		15 669,49 DM
Fracht wegen	<u>483 121 "</u>	<u>.....</u>	<u>3 604,89 "</u>
	2 583 121 DM		19 274,38 DM

Während die Kaskoversicherer den auf sie entfallenden Betrag von 15 669,49 DM voll zahlten, zahlten die Frachtversicherer wegen der Unterversicherung nur 3133,90 DM.

Den nicht vergüteten Restbetrag von 470,99 DM nebst Zinsen macht die Klägerin mit der vorliegenden Klage geltend. Die Klägerin ist der Auffassung, nach dem abgeschlossenen Zeitchartervertrag sei die Beklagte Ausrüsterin



(§ 510 HGB) gewesen; als solche wäre sie verpflichtet gewesen, der Stadt Rotterdam den dieser entstandenen Schaden zu ersetzen. Da auch im Innenverhältnis der Parteien die Beklagte die Verantwortung für den Schaden zu tragen habe, müsse sie ihr, der Klägerin, den Klagebetrag erstatten. Selbst wenn eine Ausrüstereigenschaft der Beklagten nicht angenommen werden sollte, sei die Beklagte zur Zahlung verpflichtet; denn nach dem Grundsatz, daß mit Schiff und Fracht haftet werde (§ 486 HGB), habe die Fracht zur Schadensdeckung beizutragen; als Fracht sei aber die von der Beklagten eingenommene Konnossementsfracht, nicht aber die ihr, der Klägerin, zustehende Chartermiete anzusehen.

Die Beklagte hat Klageabweisung beantragt und Widerklage auf Feststellung erhoben, daß sie, die Beklagte, mit der Konnossementsfracht für den erhobenen Anspruch nicht hafte, daß vielmehr die Chartermiete der Klägerin zu dem für den Anspruch geltenden Schiffsvermögen gehöre. Zur Begründung ihrer Anträge hat die Beklagte ausgeführt, die Voraussetzungen des § 510 HGB seien nicht gegeben, da sie das Schiff weder selbst geführt noch die Führung dem Schiffer anvertraut habe; auch eine entsprechende Anwendung des § 510 HGB komme nicht in Frage. Die Klägerin habe durch ihre Zahlung an die Stadt Rotterdam ihre eigene Schuld erfüllt und könne daher keine Erstattung verlangen. Sie könne das auch nicht unter dem Gesichtspunkt, daß mit Schiff und Fracht haftet werde, weil als Fracht die von der Klägerin eingenommene Chartermiete anzusehen sei.

Die Beklagte hat Abweisung der Widerklage beantragt.

Das Landgericht hat nach dem Klageantrag erkannt und die Widerklage als unzulässig abgewiesen. Es hat angenommen, die Beklagte sei Ausrüsterin, Fracht im Sinne des

§ 486 sei nicht die Chartermiete, sondern die Konnossementsfracht; die Widerklage sei sowohl als Inzidentfeststellungsklage (§ 280 ZPO) unzulässig, da aus der begehrten Feststellung weitere Ansprüche als der Klageanspruch nicht hergeleitet werden könnten, als auch als Feststellungsklage nach § 256 ZPO, da das Rechtsschutzbedürfnis fehle.

Im zweiten Rechtszug hat die Beklagte weiter ausgeführt, es entspreche dem übereinstimmenden Willen der Parteien, daß in ihrem Verhältnis zueinander die Dritten gegenüber entstehenden Verpflichtungen von demjenigen endgültig getragen werden sollten, der nach außen dem Dritten gegenüber verbunden sei. Dem ist die Klägerin nicht entgegengetreten.

Das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen, jedoch die Revision zugelassen.

Mit der Revision hat die Beklagte das Urteil des Oberlandesgerichts insoweit angefochten, als sie dem Klageantrag entsprechend verurteilt worden ist. Die Klägerin hat gebeten, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I. Die Frage, welche der beiden Parteien der Stadt Rotterdam gegenüber für den entstandenen Schaden ersatzpflichtig war, deckt sich nicht mit der Frage, welche der beiden Parteien im Innenverhältnis zueinander nach dem Chartervertrag den Schaden endgültig zu tragen hat. Auch wenn eine Partei nach außen hin nicht schadensersatzpflichtig ist, kann sie trotzdem nach dem geschlossenen Vertrag verpflichtet sein, die schadensersatzpflichtige Partei von

dem Anspruch des Dritten zu befreien oder, soweit diese den Schaden ersetzt hat, ihr Erstattung zu leisten.

Die Parteien sind darüber einig, der von ihnen abgeschlossene Chartervertrag sei dahin auszulegen, daß der entstandene Schaden von demjenigen getragen werden soll, der der Stadt Rotterdam gegenüber verpflichtet war, den Schaden zu ersetzen. Die Parteien haben demnach die nach außen bestehende Verpflichtung als für ihr Innenverhältnis maßgebend vereinbart. Von diesem Parteiwillen hat der Senat auszugehen.

II. Für die Streitentscheidung kommt die Anwendung niederländischen Rechtes als des Rechtes des Tatortes (Schaps, Das deutsche Seerecht, 2. Aufl, HGB § 485 Anm 27) nicht in Frage, da nach den Parteivereinbarungen diejenige den Schaden tragen soll, die als Reeder (Ausrüster) unter Zugrundelegung deutschen Rechtes (§ 510 HGB) der Stadt Rotterdam Schadensersatz leisten mußte.

Der durch das Anrennen eines Schiffes an Hafenanlagen oder Uferbauten angerichtete Schaden fällt nicht unter die den Schiffszusammenstoß regelnden Vorschriften der §§ 734 ff, 738 HGB und die entsprechenden Vorschriften - Art 1 ff, 13 - des Brüsseler Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910, RGBl 1913, 49 ff (Schaps Vorbem 8 vor § 734; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht, 2. Aufl S 401 f); vielmehr ist der Schadensersatzanspruch der Stadt Rotterdam bei Zugrundelegung deutschen Rechtes gemäß § 485 HGB in Verbindung mit § 823 Abs 1 BGB begründet, da der Schaden durch ein Verschulden der Schiffsführung herbeigeführt wurde. Hierbei handelte es sich um eine auf Gesetz beruhende Haftung in der Form eines Einstehens für fremdes Ver-

schulden; sie ist dinglich begrenzt auf Schiff und Fracht (§ 486 Abs 1 Nr 3) und gewährt ein Schiffsgläubigerrecht (§ 754 Nr 9), durch das ein gesetzliches Pfandrecht an Schiff und Fracht begründet wird (§§ 755 ff). Die Haftung trifft den Reeder (§ 484) oder den Ausrüster (§ 510).

III. Die Parteien streiten darüber, ob die Beklagte Ausrüsterin ist. Als Ausrüster wird üblicherweise der von § 510 Abs 1 betroffene Nichteigentümer bezeichnet. § 510 Abs 1 lautet:

Wer ein ihm nicht gehöriges Schiff zum Erwerb durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet und es entweder selbst führt oder die Führung einem Schiffer anvertraut, wird im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen.

1. Das Berufungsgericht geht ohne nähere Begründung davon aus, daß die Beklagte den Dampfer "REG I" im Zeitpunkt des Schadensereignisses zum Erwerb durch die Seefahrt für ihre Rechnung verwendet habe. Die Revision erhebt hiergegen keine Einwendungen.

Eine solche Verwendung der Beklagten für ihre eigene Rechnung liegt vor, wenn der dem Vertragsverhältnis der Parteien zugrunde liegende Deuzeit-Vertrag sich als Sachmiete (verbunden mit Dienstverschaffungsvertrag) und nicht als Frachtvertrag zur Beförderung von Gütern im Sinne des § 556 Nr 1 HGB darstellt (RGZ 48, 89 917). Ob dies der Fall ist, kann dahingestellt bleiben, da die Beklagte als Verwenderin des Schiffes seine Führung dem Kapitän der "REG I" nicht anvertraut hat und auch eine analoge Anwendung des § 510 nicht in Frage kommt.

2. Ob ein festgestellter Tatbestand den Begriff des Anvertrauens erfüllt, ist eine Rechtsfrage, deren Nachprüfung dem Revisionsgericht obliegt. Beide Parteien haben

sich für ihre Ansicht, die Beklagte habe dem Kapitän die Führung des Schiffes anvertraut – so die Klägerin – oder nicht anvertraut – so die Beklagte –, lediglich auf den zwischen ihnen abgeschlossenen Chartervertrag berufen und keine außerhalb dieses Vertrages liegende Umstände vorgetragen. Für die Frage des Anvertrauens sind daher allein die aus dem Chartervertrag ersichtlichen Umstände maßgebend. Die in diesem Vertrag enthaltenen Willenserklärungen kann das Revisionsgericht frei auslegen, da es sich bei dem Deuzeit-Vertrag um einen typischen Vertrag handelt, dessen Auslegung verschiedenen Oberlandesgerichten obliegen kann.

a) Das Berufungsgericht ist der Auffassung, Anvertrauen sei nicht eng dahin auszulegen, daß der Kapitän zum Verwender des Schiffes in einem Anstellungsverhältnis stehen müsse. Auch wenn der Kapitän, so führt das Berufungsgericht aus, in einem Dienstverhältnis zum Reeder stehe, vertraue der Schiffsverwender dem Kapitän das Schiff an, sofern er im wesentlichen den Einsatz des Schiffes bestimme und der Kapitän praktisch seinen Weisungen nachkommen müsse. Dies sei aber beim Deuzeit-Vertrag der Fall, wie im angefochtenen Urteil im einzelnen dargelegt wird. Zum mindesten müsse § 510 auf den Charterer der Deuzeit entsprechend angewendet werden. Es gehe auch nicht an, zwischen dem den Schiffeigentümer betreffenden nautisch-betrieblichen Einsatz und dem den Charterer angehenden kommerziellen Einsatz des Schiffes zu unterscheiden, da eine solche Unterscheidung praktisch nicht möglich sei.

b) Demgegenüber führt die Revision aus, unter der Führung des Schiffes sei die navigatorische Befehlsgewalt zu verstehen. Diese sei nach dem Vertrag nicht auf den Charterer übergegangen. Sie sei vom Vercharterer dem Kapitän als dem Manne seines Vertrauens übertragen worden. Bei Weisungs-

kollision zwischen Reeder und Charterer folge der Kapitän dem Reeder. Die nautisch-technische Sphäre müsse von der kommerziellen Verwendung des Schiffes, die dem Charterer vorbehalten sei, unterschieden werden und werde auch im Deuzeit-Vertrag unterschieden, wie die Revision im einzelnen darlegt. Die Unterscheidung sei sowohl dem deutschen Seerecht wie dem anderer Schiffahrtsnationen geläufig. Dieser Verteilung der Verantwortlichkeit müsse die Haftungsverteilung nach außen und nach innen entsprechen. Für den Dritten sei es grundsätzlich gleichgültig, ob ihm der Eigentümer des Schiffes, sein Ausrüster oder der Zeitcharterer hafte. Aus der vertraglichen Regelung der Versicherung ergebe sich die Verpflichtung des Vercharterers, das Risiko des Kollisionersatzes an Dritte zu decken. Die Ansicht des Berufungsgerichts führe zu versicherungstechnischen Schwierigkeiten; der Charterer müsse insbesondere die Versicherungspolice des Vercharterers ständig überprüfen; für den Charterer sei es schwierig, anhand der Police festzustellen, ob der Versicherungsschutz auch für den Fall der Verwendung des Schiffes durch einen Charterer bestehe. § 510 könne aus diesen Gründen auch nicht entsprechend angewendet werden.

c) Der Revisionsangriff ist begründet.

aa) Der Schiffsverwender wird nach § 510 nur dann zum Ausrüster, wenn er, sofern er das Schiff nicht selbst führt, die Führung des Schiffes einem Schiffer (Kapitän) anvertraut. Dies setzt voraus, daß der Schiffer im Dienste des Schiffsverwenders steht, von diesem allein abhängig, also seiner alleinigen Befehlsgewalt unterstellt ist. Das hat das Reichsgericht in ständiger Rechtsprechung angenommen (RGZ 48, 89 [91]; 56, 360 [361]; 78, 307 [309]; 98, 186 [187]; 103, 280 [283]) und auch das Schrifttum ist im wesent-

lichen dieser Ansicht gefolgt (Schaps, Vorbem 15 vor § 556, § 510 Anm 4; Wüstendörfer, Seeschiffahrtsrecht in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechtes 7. Band II. Abteilung S 308; derselbe zweifelnd in Neuzeitliches Seehandelsrecht S 117; Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch 7. Band I. Abteilung S 36 f; Pappenheim, Seerecht, Bd 3 S 97; Ried, Der Zeitcharterer als Reeder S 42 ff mit weiteren Nachweisen; Willner S 14, 34 mit Nachweisen aus der Rechtsprechung S 37 ff; Vortisch-Zschucke, BSchG § 2 Anm 1 b). Wenn das Berufungsgericht im Anschluß an die abweichende Ansicht von Ritter (Das Recht der Seeversicherung Bd 1 S 113 f) der Meinung ist, das Wort "anvertraut" sei farblos und stehe daher der Anwendung des § 510 auf den Zeitcharterer des Deuzeit-Vertrages nicht entgegen, da der Charterer den Einsatz des Schiffes bestimme und dessen Weisungen der Kapitän praktisch zu folgen habe, so kann dem nicht zugestimmt werden. Schon die Entstehungsgeschichte steht dem entgegen. Bei der Beratung des ADHG lagen zwei Anträge vor (Lutz, Protokolle S 1664), von denen der eine die Fassung "(die Führung) einem von ihm eingesetzten Schiffer überläßt", der andere die Fassung "(die Führung) einem von ihm eingesetzten Schiffer anvertraut" enthielt. Bei der Beratung über die Formulierung (Protokolle S 1658 f) wurde beanstandet, daß die Worte "von ihm eingesetzten" nicht immer zutreffen, und ausgeführt, der Hauptgedanke, der Schiffer dürfe nicht in einem Vertragsverhältnis zum Eigentümer, sondern nur zum Ausrüster stehen, um dem letzteren die Rechtsstellung des Reeders zu geben, sei zur Genüge durch das Wort "überläßt" ausgedrückt. Um diesen Bedenken entgegenzukommen, wurde beschlossen, die Worte "von ihm eingesetzten" zu streichen und statt "überläßt" zu setzen "anvertraut". Wortlaut und Sinn können keine andere Auslegung rechtfertigen. Wenn ein Reeder einem Kapitän auf Grund des

mit diesem bestehenden Rechtsverhältnisses, z.B. eines Dienstvertrages, die Führung eines Schiffes überträgt, so vertraut er ihm die Schiffsführung an. Hieran ändert sich nichts, wenn der Reeder den Gebrauch des unter Führung dieses Kapitäns stehenden Schiffes einem Charterer überläßt, ohne daß dieser in unmittelbare Rechtsbeziehungen zu dem Kapitän tritt, vielmehr sein dem Kapitän gegenüber in bestimmter Richtung bestehendes Weisungsrecht lediglich von dem Reeder herleitet, der den Kapitän beauftragt hat, den Weisungen des Charterers in bestimmter Richtung zu folgen. Nach dem Deuzeit-Vertrag ist der Charterer nicht in der Lage, seinen Willen unmittelbar dem Kapitän gegenüber durchzusetzen. Ist er mit dem Verhalten des Kapitäns anzufrieden, so kann er nur über den Reeder auf ihn einwirken (Z 110 - 113). Die Vercharterung des Schiffes nach dem Deuzeit-Vertrag hält die Übertragung der Schiffsführung durch den Reeder auf den Kapitän ohne irgendeine Änderung aufrecht, sie gibt dem Charterer gar nicht die rechtliche Möglichkeit, die Schiffsführung einem Schiffer anzuvertrauen. Der Schiffsverwender hat nach § 510 nur dann die Eigenschaft des Ausrusters, wenn ihm - von dem hier nicht interessierenden Fall der unberechtigten Schiffsverwendung abgesehen - das Recht zur Führung des Schiffes, sei es in eigener Person oder durch einen von ihm beauftragten Schiffer, übertragen ist und er von diesem Recht Gebrauch macht. Nur wenn der Schiffsverwender in der Befugnis zur Schiffsführung (in eigener Person oder durch einen beauftragten Schiffer) an die Stelle des Reeders tritt, dessen Schiffsführungsbefugnis also ausschließt, kommt bei der Zeitcharter ein Anwendungsfall des § 510 in Frage.

Die einzelnen Bestimmungen des Chartervertrages geben keinen genügenden Anhaltspunkt dafür, daß die Beklagte in der Befugnis zur Übertragung der Schiffsführung an die

Stelle der Klägerin getreten ist.

Zwar sollte nach den zwischen den Parteien getroffenen Vereinbarungen der Beklagten eine bestimmte Weisungsbefugnis gegenüber dem Kapitän zustehen. Der Kapitän hat (ähnlich wie bei der sog. Employment-Klausel Schaps § 510 Anm 5 Fußnote 17) die Anordnungen des Charterers für die Beschäftigung und Adressierung sowie sonstige ähnliche Anordnungen zu befolgen (Z 99 - 101); dabei hat der Charterer die Anordnungen und Segelanweisungen schriftlich zu erteilen (Z 114). Der Begriff der Beschäftigung ist dahin erläutert, daß der Dampfer nur in gesetzlich erlaubter Fahrt und mit der Beförderung von gesetzlich erlaubten Kaufmannsgütern und nur innerhalb des im einzelnen abgegrenzten Gebietes beschäftigt werden darf (Z 23 - 31). Die Beordnung des Dampfers nach einem Hafen dieses Gebietes steht mit gewissen Einschränkungen dem Charterer zu (Z 147 - 157, 192 - 198). Kapitän und Mannschaft haben dem Charterer, der das Recht hat, einen Supercargo zu stellen (§ 36), jede übliche Beihilfe zu leisten (Z 98 f). Auch im sog. kommerziellen Bereich darf der Kapitän - bei Meidung der Verletzung seiner Dienstpflichten gegenüber dem Vercharterer - solchen Weisungen des Charterers nicht Folge leisten, die mit den Bestimmungen des Chartervertrages in Widerspruch stehen. Der Charterer kann dem Kapitän, der insoweit entsprechend der in §§ 527 Abs 1, 533 getroffenen Regelung den Vercharterer vertritt, keine Weisung erteilen, soweit es sich darum handelt, Schiff und Maschine sowie die gesamte Deckausrüstung in einem brauchbaren, seetüchtigen Zustand (Z 32 - 34) und das gewöhnliche feste Ladegeschirr in gutem Zustand zu erhalten (Z 68 f). Dem entspricht, daß die Versicherung des Schiffes Sache des Vercharterers ist (Z 34). Auch hinsichtlich der dem Charterer nicht zum Gebrauch überlassenen Räume für Kapitän und Schiffsmannschaft, für Tauwerk, Ladegeschirr, Gerät-

schaften, Mobilar, Schiffsproviand und Ausrüstungsgegenstände sowie hinsichtlich der Beschaffung des Schiffsproviandes hat der Charterer keine Weisungsbefugnis (Z 93 - 95, 32 f). Der Vercharterer bleibt demnach unmittelbarer Besitzer des Schiffes, der Kapitän sein Besitzdiener, mag daneben auch ein unmittelbarer Mitbesitz des Charterers begründet sein. Der Vercharterer beschafft das Feuerungsmaterial, die hierfür aufgewendeten Selbstkosten hat der Charterer zu vergüten, ausgenommen die Kosten für Küchenkohlen (§ 37). Wenn sich auch der Vercharterer weitgehend von der Haftung für Kapitän und Mannschaft, die in seinen Diensten stehen und von ihm bezahlt werden (Z 21 f, 32 f), freigezeichnet hat (Z 137 - 139), so ist er doch grundsätzlich für Schmuggel und sonstige Gesetzesübertretungen von Kapitän und Mannschaft verantwortlich (Z 163 - 165, § 34); insbesondere ist der Vercharterer für Schaden verantwortlich, die auf Fehlern in der nautischen Leitung beruhen und bei Kollision Dritten erwachsen, da insoweit eine Überwälzung der Haftung auf den Charterer nicht vereinbart ist (Z 130 - 139: Ried S 86). Da der Charterer kein unmittelbares, sondern nur ein vom Vercharterer abgeleitetes Weisungsrecht gegenüber Kapitän und Schiffsmannschaft besitzt, kommen in Konfliktsfällen allein die vom Vercharterer gegebenen Weisungen zum Zug. Das Recht, das Schiff zu beschäftigen, insbesondere also auch das Fahrziel des Schiffes zu bestimmen, schließt nicht die Navigation in sich. Hier steht der Kapitän kraft der ihm vom Schiffseigentümer übertragenen Schiffsführung an dessen Stelle, mag dieser auch aus öffentlich-rechtlichen Gründen keine Weisungsbefugnis in navigatorischer Hinsicht gegenüber dem Kapitän besitzen. Die Auffassung, daß die Navigation nicht in den Pflichtenkreis des Charterers übergegangen ist, sondern beim Vercharterer verblieben ist, wird beim Deuzeit-Vertrag bestärkt durch die oben erwähnte Klausel 14 "Haftungsbeschränkung"

(Z 130 - 139): nur weil die Navigation zum Gefahrenbereich der Klägerin gehört, bedurfte es dieser Haftungsbeschränkung des Vercharterers für durch nautische Fehler entstandene Schäden, die sich überdies nur auf Schäden an der Ladung und am Schiff bezieht, während für sonstige Schäden, insbesondere also für Kollisionsschäden, nicht einmal eine Freizeichnung erfolgt ist, Selbst wenn sich der Vercharterer von Schadensersatzansprüchen Dritter, die durch Verschulden der Schiffsführung entstehen, freigezeichnet hätte, so könnte daraus allein noch nicht geschlossen werden, daß der Charterer die Schiffsführung dem Kapitän anvertraut hätte, wenn auch daraus zu folgern wäre, daß der den Dritten entschädigende Vercharterer einen Erstattungsanspruch gegen den Charterer hat (vgl RGZ 75, 95 1917). Die Bedeutung dieser Haftungsbeschränkungsklausel hat das Berufungsgericht verkannt, wenn es ausführt, die Klauselbürde der Klägerin keine Verantwortlichkeit auf, sondern enthalte im Gegenteil eine Freizeichnung der Klägerin im Verhältnis zur Beklagten für Schäden, die an Schiff und Ladung u.a. durch Kollisionen und Fehler in der nautischen Leitung entstehen. Wenn schließlich der Charterer berechtigt ist, "das Schiff auf "Deuzeit" weiterzubefrachten", dabei aber alle seine Verpflichtungen der Reederei gegenüber unverändert bestehen bleiben (Z 189 - 191), so ergibt sich hieraus, daß auch der Untercharterer die vom Schiffseigentümer gestellte Schiffsbesatzung auf dem Schiff belassen muß und sich nichts daran ändert, daß die Schiffsführung dem Kapitän vom Schiffseigentümer anvertraut ist. Damit erübrigt sich auch die Erörterung der Frage, ob im Falle des Abschlusses eines solchen "Unterfrachtvertrages" (Z 190) der Charterer oder der Untercharterer nach der Gegenmeinung Ausrüster ist, was insbesondere dann zu Zweifeln Anlaß geben könnte, wenn der Charterer nicht alle ihm nach dem Hauptvertrag praktisch zustehenden Weisungsbefugnisse auf

den Untercharterer überträgt, sondern sich einzelne vorbe-
hält.

Dies zusammengefaßt ergibt, daß der Charterer gegenüber Kapitän und Schiffsmannschaft nur ein beschränktes und überdies nicht einmal selbständiges, sondern vom Vercharterer abgeleitetes Weisungsrecht besitzt, daß ihm rechtlich keine Möglichkeit einer unmittelbaren Einwirkung auf den Kapitän gegeben ist und daß ihm nicht einmal der Gebrauch des Schiffes im ganzen überlassen ist. Hiernach kann nicht davon gesprochen werden, daß der Charterer nach dem Deuzeit-Vertrag die Führung des Schiffes dem Kapitän anvertraut.

Dem kann auch nicht entgegengehalten werden, der Schiffseigentümer verliere bei einer sich als Sachmiete mit Dienstverschaffungsvertrag darstellenden Zeitcharter die Eigenschaft als Reeder im Sinne des § 484 HGB. Das Schiff hört nicht auf, dem Schiffseigentümer zum Erwerb durch die Seefahrt zu dienen, wenn dieser unter Beibehaltung der eigenen Schiffsführung die Verwendung des Schiffes einem anderen gegen Entgelt überläßt (Schaps § 484 Anm 1 a; aa Willner S 34). Der Schiffseigentümer hört nicht auf, Unternehmer zu bleiben, der selbst oder durch seine Angestellten das in Zeitcharter gegebene Schiff in gleicher Weise betraut und überwacht wie ein von ihm beschäftigtes Schiff. Es besteht kein Anlaß, den Erwerb durch die Seefahrt im Sinne des § 484 auf einen solchen, der sich in der Rechtsform von Frachtverträgen vollzieht, zu beschränken (ebenso im Ergebnis RGZ 56, 360 [362] für §§ 1, 3, 4 Nr 3 BSchG). Es kann daher auch nicht anerkannt werden, daß das Gesetz eine Lücke (reederloser Zustand) enthalte, die im Wege der Analogie geschlossen werden müsse.

bb) Im Schrifttum wird weitgehend die Meinung vertreten, daß auf Zeitcharterverträge, die in der Form der Baltime oder des Deuzeit-Vertrages errichtet sind, § 510 HGB entsprechend angewendet werden müsse (vor allem Wüstendörfer, zuletzt im Neuzeitlichen Seehandelsrecht S 119 f gegenüber früher in Studien zur modernen Entwicklung des Seefrachtvertrages Teil II S 105 ff, 171 f; von Gierke, Handelsrecht und Schiffahrtsrecht, 7. Aufl S 584; mit Einschränkung Schaps § 510 Anm 10, § 556 Anm 3; einschränkend auch Pappenheim, Bd 3 S 96 ff; vermittelnd Willner S 85 ff, 94 ff, der eine analoge Anwendung in vollem Umfang ablehnt, die Reederhaftung des Charterers aber unter dem Gesichtspunkt der Rechts-scheinhaftung bei vertraglichen Ansprüchen bejaht). Die Auffassung wird damit begründet, daß die Interessenlage die gleiche sei, der Zeitcharterer nach außen als Reeder auftrete und die Rechtssicherheit wegen der Frage der Passivlegitimation die entsprechende Anwendung gebiete (Wüstendörfer in Ehrenbergs Handbuch 7. Band II. Abteilung S 308 ff). Das Reichsgericht hat in RGZ 98, 190 die entsprechende Anwendung abgelehnt, in RGZ 103, 284 die Frage dahingestellt sein lassen und in HansGZ 1941 B Sp 237 [239] die entsprechende Anwendung der Ausrüstergrundsätze auf eine Schutenvermietung mit Mann wegen Gleichheit der Interessenlage ohne nähere Begründung für möglich erklärt. Das Berufungsgericht hält ebenfalls ohne nähere Begründung eine zum mindesten entsprechende Anwendung des § 510 auf den vorliegenden Fall für geboten.

Die Revisionsbeantwortung meint im Anschluß an Wüstendörfer, der Zweckgedanke des § 510 sei, demjenigen, der mit fremdem Schiffskapital dem See-Erwerb nachgehe und sich als Reeder gebärde, nach außen hin die Rechtsstellung des Reeders zu geben. Sie beruft sich dabei auf die Entstehungsgeschichte

der Vorschrift. Allerdings hat ein Abgeordneter bei der Beratung darauf hingewiesen (Protokolle S 1497), die rechtlichen Beziehungen Dritter zu dem Schiffseigner, der mit seinem Schiff Frachtverträge betreibe, seien in nichts verschieden von den Beziehungen zu demjenigen, der ein fremdes Schiff miete und mit demselben Frachtgeschäfte betreibe, es sei deshalb auch kein genügender Grund vorhanden, um die Anwendbarkeit der für den ersteren gegebenen grundsätzlichen Bestimmungen bezüglich des letzteren auszuschließen. Dieser Ansicht ist man aber in der weiteren Beratung (Protokolle S 1656 ff) nicht gefolgt. Vielmehr wurde als Prinzip des § 510 angegeben, derjenige, der ein ihm nicht gehöriges Schiff zur Seefahrt für seine Rechnung verwende, solle als Reeder zu betrachten sein, wenn er dasselbe führe oder dessen Führung einem unter seinen Befehlen stehenden Schiffer überlasse. Bei der Formulierung dieses Prinzips wurde darauf hingewiesen, es komme darauf an, ob der Schiffer unter den Befehlen des Ausrüsters stehe und als dessen Vertreter anzusehen sei oder ob er dem Eigentümer untergeordnet und dessen Vertreter sei. Dabei wurde, wie bereits oben erwähnt, als Hauptgedanke der Bestimmung bezeichnet, daß der Schiffer nicht in einem Vertragsverhältnis zum Eigentümer, sondern nur zum Ausrüster stehen dürfe. Dieses Beratungsergebnis hat im Gesetz seinen klaren und eindeutigen Ausdruck gefunden. Es ist also eine unvollständige und daher zu einem fehlsamen Ergebnis führende Betrachtungsweise, wenn behauptet wird, die Gleichstellung des Ausrüsters mit dem Reeder beruhe auf der vom Ausrüster bekleideten Unternehmerstellung, die nach außen den Rechtsschein des Reedereigentümers hervorrufe. Diese von Wüstendörfer als geltendes Recht in Anspruch genommene und von Schaps (§ 510 Anm 13 a.E.) de lege ferenda vorgeschlagene Regelung entspricht in keiner Weise dem geltenden Recht: Wie oben ausgeführt, ist es schon nicht richtig, daß der Vercharterer seine Unternehmereigenschaft

verliere, mag auch dem Charterer gleichfalls die Eigenschaft eines Unternehmers zukommen. Darüber hinaus fordert aber das Gesetz als weitere Voraussetzung für das Vorliegen des Ausrüsterverhältnisses das Bestehen bestimmter Beziehungen ("anvertraut") zwischen dem Schiffsverwender und dem Schiffskapitän, begnügt sich also nicht mit der Stellung des Schiffsverwenders nach außen, sondern verlangt dazu das Bestehen gewisser interner Beziehungen zwischen Schiffsverwender und Kapitän. Wenn ein Gesetz seine Anwendung an zwei Voraussetzungen (Schiffsverwendung und Schiffsführung) anknüpft, geht es aber nicht an, es auf Fälle entsprechend anzuwenden, in denen nur die eine Voraussetzung (hier Schiffsverwendung) vorliegt, ohne daß weitere Umstände hinzutreten, die eine entsprechende Anwendung rechtfertigten. Solche Umstände sind im vorliegenden Falle nicht gegeben. Das Recht zur Führung der Hausflagge und zur Anbringung der Schornsteinmarke (§ 31 des Vertrages) betrifft lediglich die Stellung der Beklagten nach außen; das gleiche gilt von der Einstellung des Schiffes in die Linienschiffahrt der Beklagten.

Wie oben ausgeführt, handelt es sich im vorliegenden Fall um einen Schadensersatzanspruch der Stadt Rotterdam aus unerlaubter Handlung. Es kann keine Rede davon sein, daß die Interessenlage der Beteiligten im Falle der vorliegenden Zeitcharter die gleiche sei wie bei Bestehen eines Ausrüsterverhältnisses. Die von der Klägerin ausgewählte und von ihr angestellte Besatzung hat in Ausführung dieser Dienstverrichtungen bei der Navigation des Schiffes dem Dritten den Schaden zugefügt. Diese Dienstverrichtungen gehören, wie ausgeführt, nach dem Deuzeit-Vertrag zu dem Pflichtenkreis der Klägerin als Vercharterin. Adäquat für die Schadensursache war nicht die Weisung des Charterers, den Hafen Rotterdam anzulaufen, sondern die fehlerhafte

63

Navigation, die in die Rechtssphäre der Klägerin ebenso fällt wie etwa mangelnde Vorsorge für von dem Schiff ausgehende Betriebsgefahr. Ihre Haftung entspricht daher nach allgemeinen Rechtsgedanken dem Grundsatz der Billigkeit. Ganz anders bei Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses: dort hat der Ausrüster den Schiffer ausgewählt und angestellt, er ist der alleinige Unternehmer, zu dessen Bereich sämtliche Dienstverrichtungen der Besatzung, insbesondere die navigatorische Tätigkeit, gehören, ihn muß daher die Haftung treffen (ebenso Abraham, Das Seerecht S 53 ff; für die Deliktshaftung Schaps § 510 Anm 10 a.E.; Ried S 86 /Deuzeit/; Willner S 72, 96 f, 109; Spiliopoulos in ZHR 1933, 98 /1537; aa Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht S 119 ff; Dusendschön, Der sog. "Deuzeit"-Frachtvertrag als Chartermiete S 51 /jedoch mit Anerkennung eines anteilmäßigen Rückgriffsanspruchs des Charterers gegen den Eigentümer/; Pappenheim Bd 3 S 99 /mit Einschränkung/). Daß die Frage des Rechtsscheins für das Entstehen des vorliegenden Schadensersatzanspruches keine Rolle spielen kann, bedarf keiner Darlegung. Im vorliegenden Fall hat sich die Stadt Rotterdam als Dritter, wie auch sonst bei Kollisionschäden allgemein üblich (Willner S 71), an die Klägerin als Schiffseigentümerin gehalten; die Beklagte hat erst durch die Geltendmachung der der Klage zugrunde liegenden Forderungen von dem Schaden erfahren (GA 51). Sache des in Anspruch genommenen Eigentümers ist es, dem ansprucherhebenden Dritten gegenüber das Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses darzutun. Unsicherheit in der Frage der Passivlegitimation ist häufig nicht zu vermeiden, sie ist aber in der Regel nicht geeignet, die nach dem Gesetz bestehende materielle Rechtslage zu beeinflussen; im übrigen kann sie auch bei der Gegenmeinung auftreten, da die Frage, ob jemand nach außen als Reeder auftritt, durchaus zu Zweifeln Anlaß geben kann.

Der Senat hat keinen Anlaß, zu der von der Frage analoger Anwendung des § 510 zu unterscheidenden Frage Stellung zu nehmen, ob und inwieweit ein Charterer, der nach außenhin als Reeder auftritt, z.B. dadurch, daß er das gecharterte Schiff in seinen Liniendienst einstellt, einem Dritten gegenüber, der auf diesen Rechtsschein vertraut, wie ein Reeder und ggf. neben dem Reeder haftet. Die Frage hat erheblich an praktischer Bedeutung verloren, nachdem durch das Gesetz zur Änderung der Vorschriften des HGB über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937 (RGBl I, 891) unter Streichung des § 662 aF entsprechend den Haager Regeln das Konnossement des Verfrachters, der nicht zugleich Reeder ist, (§§ 642 ff, besonders 644, 754 Nr 7 HGB nF) im Gegensatz zu früher (§ 642 Abs 4 aF) anerkannt wurde (amtliche Begründung des Gesetzes bei Gramm, Das neue deutsche Seehandelsrecht S 82 f; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht S 120, 296). Bemerkenswerterweise hat aber das Gesetz den im Schrifttum geforderten Weg der Streichung der zweiten Voraussetzung in § 510 Abs 1 nicht beschritten.

IV. Auch die Hilfsbegründung vermag der Klage nicht zum Erfolg zu verhelfen. Die Klägerin meint, die Konnossementsfracht der Beklagten müsse zur Schadensdeckung beitragen, da nach § 486 für den Anspruch des Dritten mit Schiff und Fracht gehaftet werde, sie, die Klägerin, aber keine Fracht, sondern nur das Chartergeld, also Miete, vereinnahmt habe. Demgegenüber ist die Beklagte der Ansicht, die Klägerin hafte mit der von ihr eingenommenen Chartermiete. Das Landgericht ist der Auffassung der Klägerin beigetreten. Das Berufungsgericht kommt von seinem Standpunkt aus, daß die Beklagte Ausrüsterin sei, folgerichtig zu der Auffassung, daß die Beklagte mit der eigenen Konnossementsfracht haftet.

Auf die Frage, ob das von der Beklagten an die Klägerin

gezahlte Chartergeld als Fracht im Sinne des § 486 Abs 1, § 756 HGB anzusehen ist (vgl RGZ 69, 127 zu § 797 HGB), kommt es im vorliegenden Rechtsstreit nicht entscheidend an. Die Klägerin hat, wie dargelegt, sowohl nach außen hin als auch im Innenverhältnis der Parteien zueinander als Reeder den Schaden zu tragen (§ 485). Die Vorschrift des § 486 Abs 1 regelt nicht die Frage der Verantwortlichkeit für den Schaden – insoweit ist § 485 maßgebend –, sondern die Frage, womit gehaftet wird, d.h. an welche Vermögensgegenstände sich der Dritte als Schiffsgläubiger (§ 784 Nr 8 und 9) auf Grund seines gesetzlichen Pfandrechts (§§ 755 f) halten kann. Sind das Schiffseigentum und das Frachtgläubigerrecht nicht in einer Hand vereinigt (vgl z.B. § 510 Abs 2), so kann aus § 486 Abs 1 für die Regelung des Innenverhältnisses der Parteien jedenfalls dann nichts entnommen werden, wenn die Parteien über die Tragung des Schadens im Innenverhältnis besondere Vereinbarungen getroffen haben (§ 426 BGB). Dies ist hier, wie ausgeführt, geschehen.

V. Nach alledem ist die Klage unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf § 92 Abs 2 ZPO.

Dr.Canter Dr.Selowsky Dr. Haidinger Dr.Fischer Dr.Nörr