

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: ja

Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 Nr. I und
Nr. XIX; BinnSchG §§ 78, 82, 90

- a) Zur Bedeutung des Havarie-Reverses.
- b) Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 schreibt nicht vor, daß die Rettungsmaßnahmen von dem Schiffer persönlich oder auf sein Geheiß getroffen worden sein müssen.
- c) Befolgt der Schiffer oder ein Dritter (Schiffseigner, Versicherer) im Falle einer gemeinsamen Gefahr von Schiff und Ladung eine behördliche Anordnung und führt das zur Rettung beider, so gehören Schäden, Opfer oder Kosten, die ihnen dabei erwachsen sind, zur großen Haverei, wenn sie die Rettung auch ohne vorheriges behördliches Eingreifen von sich aus vorgenommen hätten.

BGH, Urt. v. 19. Januar 1981 - II ZR 31/80 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 31/80

URTEIL

Verkündet am
19. Januar 1981
Kaufmann,
Justizhauptsekretärin
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der "N[REDACTED]" Reederei Kommanditgesellschaft
Reinhold L[REDACTED] GmbH & Co., W[REDACTED]straße 1, B[REDACTED],
vertreten durch die Reinhold L[REDACTED] GmbH, diese vertreten
durch ihren Geschäftsführer, den Kaufmann Bernhard D[REDACTED],
B[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Prof. Dr. [REDACTED] -

gegen

die A[REDACTED]-B[REDACTED] Zement- und Kalkwerke GmbH,
vertreten durch ihre Geschäftsführer Bernhard A[REDACTED]
und Dipl.-Ing. Otto H[REDACTED], O[REDACTED]-Straße 69,
H[REDACTED],

Klägerin und Revisionsbeklagte,

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

- 2 -

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 19. Januar 1981 durch die Richter Fleck, Dr. Schulze, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Bundschuh

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 17. Januar 1980 aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten der Revision - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Am 27. Oktober 1974 befand sich MTS "Dettmer Tank 42", dessen Eigner die Beklagte ist und das sie an die B[REDACTED] und P[REDACTED] Aktiengesellschaft in Hamburg (nachfolgend: BP) auf Zeit verchartert hatte, auf einer Reise von Hamburg nach Itzehoe. Das Schiff hatte eine Ladung von ca. 860 t schwerem Heizöl, die es an der BP Raffinerie Hamburg übernommen hatte und deren Empfänger nach dem Schiffsladeschein die Klägerin war. Gegen 19.35 Uhr stieß MTS "Dettmer Tank 42" auf der Elbe mit einem Seeschiff zusammen und sank wenig später. Noch in der Nacht ordnete der Leiter des Wasser- und Schifffahrtsamts Hamburg-Wedel an, daß das in der Fahrrinne



liegende und die Schifffahrt gefährdende Fahrzeug unverzüglich zu bergen und außerdem alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen seien, um Umweltschäden zu verhindern. Dazu erteilte ferner der Regierungspräsident in Stade weitere Auflagen. Das Schiff wurde Anfang November 1974 gehoben und der noch vorhandene Teil der Ladung von 454,5 t, der mit Wasser vermengt war, auf MS "Dettmer Tank 81" übergepumpt. Dieses Fahrzeug verbrachte die Restladung zu der B[REDACTED] Hamburg, wo sie wieder aufbereitet werden sollte. Es löschte sie dort allerdings erst, nachdem der Vertreter der Klägerin am 18. November 1974 einen von der Beklagten als Sicherheit für den Havarie-grosse Beitrag der Ladung geforderten Havarie-Revers unterzeichnet hatte. In diesem Revers, der sich auf einem von der Beklagten verwendeten Formular befindet, heißt es u. a.:

Motorschiff "Dettmer Tank 42" Havarie-grosse entstanden am 27. 10. 1974 während der Reise von Hamburg nach Itzehoe.

Unterzeichneter verpflichtet sich, den Betrag in Havarie-grosse und die zu Lasten der untenstehend angegebenen Güter gehenden Sonderkosten zu bezahlen.

Die Havarie-grosse wird geregelt nach den Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956.

Beiderseitig wird vereinbart, daß die gesetzliche Verjährung bis zu der Übermittlung der Dispache an die Beteiligten unterbrochen ist.

.....

Dieser Revers bezieht sich auf folgende Güter:
859.974 kg Heizöl, schwer.

In der Dispache vom 1. März 1975 ist der Beitrag der Klägerin zur großen Haverei auf 58.838 DM festgesetzt. Hiergegen richtet sich deren - nunmehr mit der Klage verfolgter - Widerspruch. Diesen hat sie, soweit das im Revisionsrechtszug noch interessiert, vor allem damit begründet, daß ein Fall der großen Haverei überhaupt nicht vorliege, weil die Bergungsmaßnahmen nicht die Rettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr bezweckt, sondern der Erfüllung behördlicher Auflagen gedient hätten. Auch stehe einem etwaigen Vergütungsanspruch der Beklagten entgegen, daß sie selbst und der Schiffsführer des MTS "Dettmer Tank 42" die Kollision verschuldet hätten. Ferner seien in der Dispache eine Anzahl von Kosten aufgeführt, die keinesfalls in Havarie-grosse verrechnet werden könnten. Die Klägerin hat beantragt festzustellen, daß ihr Widerspruch gegen die Dispache vom 1. März 1975 begründet sei und sie infolgedessen keinen Havarie-grosse Beitrag auf Grund des Reverses vom 18. Dezember 1974 zu zahlen habe.

Demgegenüber meint die Beklagte, daß die Klägerin im Hinblick auf den von ihr unterzeichneten Revers das Vorliegen eines Falles der großen Haverei nicht mehr bestreiten könne. Auch treffe sie kein eigenes Verschulden an der Kollision zwischen MTS "Dettmer Tank 42" und dem Seeschiff. Von einem etwaigen Verschulden des Schiffers dieses Fahrzeugs sei sie aber nach § 6 des Zeitchartervertrages auch gegenüber der Klägerin freigezeichnet.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen; das Berufungsgericht hat ihr stattgegeben. Mit der Revision,

deren Zurückweisung die Klägerin beantragt, erstrebt die Beklagte die Wiederherstellung des erstinstanzlichen Urteils.

Entscheidungsgründe:

I. Das Berufungsgericht, dessen Urteil in VersR 1981, 33/34 abgedruckt ist, hat ausgeführt:

Die Klägerin habe sich durch die Unterzeichnung des Havarie-Reverses nur verpflichtet, den auf die Ladung entfallenden Betrag "in Havarie-grosse" zu zahlen, wenn und soweit sie nach den §§ 78, 82 Nr. 3 BinnSchG überhaupt beitragspflichtig sei. Eine solche Beitragspflicht bestehe jedoch nicht, weil die Beklagte die in der Dispache aufgeführten Kosten nicht freiwillig zur Rettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr aufgewandt habe. Vielmehr sei sie dazu durch die schiffahrtspolizeiliche Verfügung, MTS "Dettmer Tank 42" unverzüglich zu bergen und alle erforderlichen Maßnahmen zur Vermeidung von Umweltschäden zu ergreifen, sowie durch die weiteren Auflagen des Regierungspräsidenten in Stade veranlaßt worden.

II. Diese Ausführungen halten nicht in allen Punkten den Angriffen der Revision stand.

1. Ihr kann allerdings nicht zugestimmt werden, soweit sie meint, der Inhalt des Havarie-Reverses sei als ein Schuldanerkenntnis dem Grunde nach in dem Sinne zu werten, daß nicht mehr geprüft werden könne, ob der

Fall der großen Haverei vorliegt. Für diese Ansicht geben, wie das Berufungsgericht zutreffend ausgeführt hat, weder der Wortlaut noch Sinn und Zweck des Reverses etwas her.

Die von der Klägerin unterzeichnete Formular-Erklärung entspricht dem von der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffsregisters (IVR) für Havarie-Reverse anerkannten und empfohlenen Text. Der Senat kann den streitigen Revers daher selbst auslegen. Er bezieht sich, wie es im Wortlaut ausdrücklich heißt, auf die von MTS "Dettmer Tank 42" zum Unfallzeitpunkt beförderten ca. 860 t Heizöl. Für dieses Gut legt er die Verpflichtung des Unterzeichners fest, "den Betrag in Havarie-grosse und die zu (seinen) Lasten ... gehenden Sonderkosten zu bezahlen". Hingegen befaßt sich der Revers weder mit dem Havarie-grosse Beitrag des Schiffes noch bestimmt er im Verhältnis der Parteien verbindlich, daß der Fall der großen Haverei gegeben ist. Für die gegenteilige Auffassung der Revision bieten Wortlaut sowie Sinn und Zweck des Reverses keinen Anhalt. So ging es der Beklagten im Zeitpunkt der Unterzeichnung des Reverses durch die Klägerin offensichtlich nur um eine rasche Löschung des geretteten Teils der Ladung zur Vermeidung weiterer diese belastender Kosten (Liegegeld) sowie um die Sicherung eines auf der Ladung liegenden Havarie-grosse Beitrages. Auch entspricht es nicht der allgemeinen Bedeutung derartiger Reverse, damit dem Unterzeichner den Einwand abzuschneiden, daß es an den Voraussetzungen der großen Haverei fehle oder daß der eine Vergütung fordernde Beteiligte die gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung schuldhaft herbeigeführt habe, zumal sich diese Punkte bei der Unterzeichnung

oftmals noch in keiner Weise überschauen lassen. Vielmehr besteht die allgemeine Bedeutung der Havarie-Reserve darin, eine persönliche Verpflichtung des Empfängers geretteter Güter zur Entrichtung des lediglich auf ihnen selbst lastenden Havarie-grosse Beitrages (vgl. § 90 Abs. 1 BinnSchG) zu begründen; außerdem wird durch die Unterzeichnung des Reverses die Kenntnis des Empfängers im Zeitpunkt der Annahme der Güter von deren Beitragspflicht urkundlich festgehalten, was im Rahmen des § 90 Abs. 2 BinnSchG bedeutsam ist (zu allem vgl. auch Lindeck, Das Binnenschiffahrtsrecht S. 52/53; Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 90 Anm. 5; Wassermeyer, Der Kollisionsprozeß in der Binnenschiffahrt 4. Aufl. S. 387; Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil § 725 Rnr. 8).

2. Mit Erfolg greift die Revision hingegen die Ansicht des Berufungsgerichts an, daß die in der Dispatche vom 1. März 1975 aufgeführten Aufwendungen deshalb nicht nach den Grundsätzen der großen Haverei verteilt werden könnten, weil die mit Billigung - und damit "auf Geheiß" im Sinne des § 78 Abs. 1 BinnSchG - des Schiffsführers S. [REDACTED] von MTS "Dettmer Tank 42" handelnde Beklagte die Aufwendungen nicht "aufgrund freiwillig gefaßten Entschlusses, Schiff und Restladung zu bergen", gemacht habe, sondern dazu durch behördliche Anordnungen veranlaßt worden sei.

a) Nach dem Havarie-Revers vom 18. November 1974 "wird die Havarie-grosse nach den Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 geregelt". Von ihnen sind für die Ent-

scheidung des Streitfalls die Regeln I und XIX von Bedeutung. Sie lauten:

Regel I - Große Haverei

"Große Haverei liegt vor, wenn angesichts von außergewöhnlichen Umständen vernünftigerweise Opfer gebracht und/oder Kosten aufgewendet worden sind, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten."

Regel XIX - Hebung eines gesunkenen Schiffes

"Ist das Schiff gesunken, ohne daß dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch den Unfall veranlaßten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten sowie die zu diesem Zweck dem Schiff oder der Ladung absichtlich zugefügten Schäden zur Großen Haverei."

b) Entgegen der Ansicht der Revision bestimmt Regel XIX nicht unter Abweichung von Regel I, daß die Kosten zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung stets zu denen der großen Haverei gehören. Vielmehr ist auch insoweit erforderlich, daß sie aufgewendet worden sind, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten. Denn Regel XIX knüpft ausdrücklich an den Begriff der großen Haverei und damit an die Voraussetzungen an, die Regel I für diese festlegt. Lediglich zusätzlich wird in Regel XIX bestimmt, daß für den Fall des nicht absichtlich zur Rettung von Schiff und Ladung herbeigeführten Sinkens deren Rettung aus einer dadurch für sie eingetretenen gemeinsamen Gefahr durch gemeinsame Hebung erfolgt sein muß. Nicht recht verständlich ist in diesem Zusammenhang der Hinweis der Revision auf die Vorschrift des § 82

Nr. 3 Abs. 3 BinnSchG. Diese Vorschrift ist wegen der nach dem Havarie-Revers vom 18. Dezember 1974 heranzuziehenden Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 hier nicht anwendbar. Überdies ist für sie, der übrigens Regel XIX der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 wörtlich nachgebildet ist (vgl. Voet/Doguet/Latron/Schadee, Kommentar zu den Rhein-Regeln Antwerpen/Rotterdam 1956 S. 42), unbestritten, daß sie für den von ihr behandelten Sonderfall nicht den Begriff der großen Haverei in erschöpfender Weise besonders feststellt, sondern nur Bedeutung für dessen Folgen hat (so schon die Begründung zu den in den einzelnen Nummern des § 82 BinnSchG aufgeführten Fällen in dem Entwurf eines Gesetzes betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschifffahrt, Sonderdruck von 1895 S. 106/107; vgl. ferner Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 340/341; Vortisch/Zschucke a.a.O. BSchG § 82 Anm. 2 b). Das wird auch dadurch deutlich, daß es in § 82 BinnSchG einleitend heißt: "In bezug auf den Umfang der großen Haverei gelten, sofern die allgemeinen Voraussetzungen derselben vorhanden sind, die folgenden Bestimmungen".

c) Im Gegensatz zu § 78 Abs. 1 BinnSchG sieht Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 nicht vor, daß die Rettungsmaßnahmen von dem Schiffer persönlich oder auf sein Geheiß vorgenommen worden sein müssen. Vielmehr kann an seiner Stelle auch ein Dritter (z.B. der Schiffseigner) gehandelt haben. Insoweit weicht Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 bewußt von der Fassung des § 78 Abs. 1 BinnSchG ab (Voet/Doguet/Latron/Schadee a.a.O. S. 8/9). Auf die Ausführungen des Berufungsgerichts, ob die von der Beklagten getroffenen

Rettungsmaßnahmen auf Geheiß des Schiffsführers Schreck von MTS "Dettmer Tank 42" erfolgt sind, kommt es danach nicht an.

d) Anders als in § 78 Abs. 1 BinnSchG ist in Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 nicht ausdrücklich bestimmt, daß die Rettungsmaßnahmen "vorsätzlich" getroffen worden sein müssen. Es fragt sich daher, ob die genannte Regel auch insoweit von § 78 Abs. 1 BinnSchG abweicht. Das ist zu verneinen. § 78 Abs. 1 BinnSchG will durch das Wort "vorsätzlich" deutlich machen, daß weder unabsichtliche noch unabwendbare Schäden, Opfer oder Kosten zur großen Haverei gehören, sondern nur solche, die "freiwillig" veranlaßt (Mittelstein a.a.O. S. 337; Vortisch/Zschucke a.a.O. BSchG § 78 Anm. 2 f; Lindeck a.a.O. S. 116; vgl. auch Ulrich/Brüders, Große Haverei 3. Aufl. Bd. I S. 19; Schaps/Abraham a.a.O. § 700 Rdn. 16; Prüssmann, Seehandelsrecht § 700 Anm. B 7), oder, anders ausgedrückt, in der Absicht erbracht worden sind, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten (vgl. Senatsurt. v. 5. Juli 1965 - II ZR 145/63, LM BinnSchG § 78 Nr. 4 = VersR 1965, 954/955 sowie S. 104 der Begründung zum Entwurf eines Gesetzes betreffend die Verhältnisse der Binnenschifffahrt, Sonderdruck von 1895). Diese Voraussetzung muß aber auch nach Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 vorliegen, damit Rettungsaufwendungen nach den Grundsätzen der großen Haverei verteilt werden können (Voet/Doguet/Latron/Schadee S. 6 und 8).

Nun gibt es Fälle, in denen Schiff und Ladung in eine gemeinsame Gefahr geraten sind und alsdann aus schiffahrtspolizeilichen oder sonstigen Gründen eine

behördliche Anordnung oder Auflage ergeht, deren Befolgung zugleich auch zur Rettung von Schiff und Ladung führt. Hierzu wird im Schrifttum die Auffassung vertreten, daß Schäden, Opfer oder Kosten, die in diesem Zusammenhang entstanden sind, nicht zur großen Haverei gehören, weil es insoweit an einem "freiwilligen" Entschluß des die Anordnung Befolgenden fehle (vgl. Ritter LZ 1910, 343; Mittelstein a.a.O. S. 337; Ulrich/Brüders a.a.O. S. 21; Schaps/Abraham a.a.O. § 700 Rnr. 16). Daran ist richtig, daß ein Fall der großen Haverei nicht gegeben ist, wenn es ohne die behördliche Anordnung überhaupt nicht zur Rettung von Schiff und Ladung gekommen wäre. Hingegen liegt ein solcher Fall vor, wenn der Schiffer oder - im Rahmen der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 - ein Dritter (Schiffseigner, Versicherer) die Rettung auch ohne vorheriges behördliches Eingreifen von sich aus vorgenommen hätten. Hier fehlt es beim Befolgen einer behördlichen Anordnung oder Auflage nicht an der eigenen Absicht, Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, so daß es insoweit ungerechtfertigt wäre, von unabsichtlichen oder unabwendbaren Rettungsaufwendungen zu sprechen. Zu diesem Fall ist allerdings klarzustellen, daß diejenigen Schäden, Opfer oder Kosten nicht zur großen Haverei zählen, die für die Rettung von Schiff und Ladung ohne Bedeutung waren, sondern nur zusätzlich durch das Befolgen der Anordnung oder Auflage veranlaßt worden sind.

e) Das Berufungsgericht hat dem Vorbericht I des Havarie-Experten und Dispatcheurs Obermark vom 1. November 1974 entnommen, "daß sämtliche von der Beklagten ... gemäß der Dispache aufgewandten Kosten auf behördliche Anordnungen zurückgingen und die Beklagte

nicht etwa, zwecks Rettung von Schiff und Ladung, weitergehende Maßnahmen traf, als die Behörden von ihr forderten". Entgegen der Ansicht des Berufungsgerichts genügt das jedoch nicht, um die Verteilung dieser Kosten in Havarie-grosse abzulehnen. Vielmehr kommt es, wie oben ausgeführt worden ist, entscheidend auf die - im Rechtsstreits bisher nicht erörterte - Frage an, ob die Beklagte ohne die behördliche Anordnung, MTS "Dettmer Tank 42" unverzüglich zu bergen, von der gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung abgesehen oder diese auch ohne eine solche Anordnung durchgeführt hätte.

III. Nicht zu folgen ist der Ansicht der Revisionserwiderung, vorliegend sei jedenfalls deshalb der Fall der großen Haverei zu verneinen, weil, wie dem Vorbericht II des Havarie-Experten und Dispatcheurs O. [REDACTED] vom 4. November 1974 entnommen werden könne, der darin genannte Restwert des MTS "Dettmer Tank 42" von rund 170.000 DM keinesfalls einen Bergungskostenaufwand von mehr als 280.000 DM gerechtfertigt hätte. Dieser Einwand scheitert schon daran, daß er von einer cursorischen Schätzung des Restwerts des Schiffes ausgeht und außerdem den der Ladung unberücksichtigt läßt. Auch kommt es für die Frage, ob "vernünftigerweise" Opfer gebracht oder Kosten aufgewendet worden sind, allein darauf an, ob der Schiffer oder der Dritte (Schiffseigner, Versicherer) das Opfer oder die Kosten in diesem Zeitpunkt als vernünftig zur Wahrung der Interessen von Schiff und Ladung einschätzen durften, als sie sie aufgewendet haben (Voet/Doguet/Latron/Schadee a.a.O. S. 7/8).

Unzutreffend ist auch die weitere Ansicht der Revisionserwiderung, die Anwendung der Grundsätze der großen Haverei setze stets voraus, daß bei Beginn der Rettung noch die gesamte (ursprüngliche) Ladung vorhanden sein müsse. Darauf stellen weder Regel I der Rhein-Regeln Antwerpen-Rotterdam 1956 noch § 78 Abs. 1 BinnSchG ab. Zudem würde die Ansicht zu dem ungerechtfertigten Ergebnis führen, daß der Teil der Ladung, der sich nach einer besonderen Haverei noch an Bord befindet und nunmehr mit dem Schiff in eine gemeinsame Gefahr gerät, zu den Kosten einer gemeinsamen Rettung aus dieser Gefahr nichts beizutragen hätte.

IV. Mit Rücksicht auf die Ausführungen unter Ziff. II 2 d) und e) bedarf die Sache weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Deshalb war sie - unter Aufhebung des angefochtenen Urteils - an dieses zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückzuverweisen. Dort wird

2

die Klägerin Gelegenheit haben, auf ihre weiteren, bisher ebenfalls nicht geprüften Einwendungen gegen die Dispache zurückzukommen.

Fleck

Dr. Schulze

Dr. Bauer

Dr. Kellermann

Bundschuh