

Nachschlagewerk: ja
Amtliche Sammlung: ja

Binnenschiffahrtsg v. 15. Juni 1898, RGBI 868, §§ 78, 82
Nr. 5

- a) Wenn das Schiff wegen Eintritts des Winterfrostes gezwungen ist, einen Zwischenhafen aufzusuchen, so können die durch Eisgang auf der Fahrt zum Zwischenhafen entstandenen Schäden nicht als Große-Havarie-Schäden verteilt werden. Dies gilt auch dann, wenn das noch nicht entladene Schiff von der Löschstelle aus den Zwischenhafen aufsucht.
- b) Läßt der Schiffer sein im Zwischenhafen (§ 82 Nr. 5) liegendes Schiff bei fallendem Wasser auf Grund aufsitzen, statt es zu leichtern, um die die zu erwartenden Bodenschäden voraussichtlich übersteigenden Leichterkosten zu vermeiden, so sind die Bodenschäden bis zur Höhe der ersparten vergütungsberechtigten Kosten der Leichterung als Große-Havarie-Folgen anzuerkennen (sog. stellvertretende Kosten).

BGH, Urt. v. 30. Oktober 1958 - II ZR 50/57

OLG Düsseldorf

LG Duisburg

Verkündet

am 30. Oktober 1958

Pfauz, 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 H [REDACTED], Allgemeine Versicherungsgesellschaft,
AG, St. G [REDACTED]/Sch [REDACTED], vertreten durch den Vorstand,

: Klägerin, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagten,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt [REDACTED]-

gegen

die C [REDACTED] de N [REDACTED] F [REDACTED] Rh [REDACTED] in
St [REDACTED], vertreten durch die Co [REDACTED] G [REDACTED]
p [REDACTED] la N [REDACTED] du R [REDACTED], GmbH., in D [REDACTED]-
Ru [REDACTED],

Beklagte, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

-Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED]-

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die münd-
liche Verhandlung vom 30. Oktober 1958 unter Mitwirkung
des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter
Dr. Kuhn, Dr. Nörr, Liesecke und Dr. Reinicke
für Recht erkannt:

Die Revisionen der Klägerin und der Beklagten
gegen das Urteil des 9. Zivilsenats des Oberlandes-
gerichts in Düsseldorf vom 9. Januar 1957 werden
zurückgewiesen.

Von den Kosten des dritten Rechtszuges hat die
Klägerin 9/10, die Beklagte 1/10 zu tragen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin hat die Ladung des Schleppkahnes "M■■■■■" gegen die Gefahren des Transportes und der Schifffahrt versichert. Sie streitet mit der Beklagten als der Eignerin des Kahnes über die Bestätigung einer Dispathe. Dem Rechtsstreit liegt folgender Sachverhalt zugrunde:

Am 27. Januar 1954 vormittags traf der Kahn "M■■■■■" von Rotterdam kommend mit einer Ladung von 1.283 t Pyrrit-Erz, das für die Duisburger Kupferhütte bestimmt war, an der Rheinhausener Löschstelle der Hütte in Duisburg ein. Der Schiffsführer K■■■■■ meldete der Hütte die Löschbereitschaft. Es wurde ihm bedeutet, daß er warten müsse, da die beiden vorhandenen Ausladekrane anderweitig beansprucht wurden. Daraufhin legte K■■■■■ den Kahn in der Nähe der Löschstelle im Rheinstrom vor Anker. Schon am 28. Januar 1954 wies der Rhein Eisgang auf, der sich im Laufe der beiden folgenden Tage noch verstärkte. Da der Kahn auch am 30. Januar trotz Drängens der Beklagten noch nicht entladen werden konnte, wurde er an diesem Tage auf Veranlassung der Duisburger Vertretung der Beklagten in den Ruhrorter Hafen eingeschleppt und dort im Becken A an dem vom Hafenmeister angewiesenen Platz neben anderen Kähnen, die bereits im Hafen Schutz gesucht hatten, festgemacht. Im Laufe des Tages wurden noch weitere Schiffe dort vor Anker gelegt, so daß der Kahn am Abend an allen Seiten eingeschlossen war. Während der nächsten Tage verstärkte sich der Frost, so daß auch im Hafen die Schifffahrt eingestellt werden mußte, nachdem das Brucheis festgefroren war. Am 4. Februar stellte der Schiffer K■■■■■, der mit seinen beiden Matrosen zur Überwachung von Schiff und Ladung an Bord geblieben war, bei einer Kontrolle der Pumpkästen fest, daß zwei Laderäume mittschiffs Wasser machten. Er veranlaßte, daß das Wasser mit Hilfe von Handpumpen ent-



fernt wurde. Über diesen Vorgang (sog. Leckschäden) nahm er am 5. Februar einen Protest auf.

Seit dem 30. Januar war das Wasser im Rhein und im Hafen auf Grund der Frostzunahme ständig gefallen. Am 6. Februar stellte der Schiffer K [REDACTED] fest, daß sein Schiff, das damals einen Tiefgang von 239 cm hatte, achtern aufsaß. Am darauffolgenden Tage geriet der Kahn auch mittschiffs sowie am Bug auf Grund. Am 8. Februar kam das Schiff infolge des Ansteigens des Wassers wieder frei. Am 16. Februar wurde der Kahn, nachdem das Eis auf dem Rhein zurückgegangen war, zur Duisburger Kupferhütte zurückgeschleppt und die Ladung dort gelöscht. Über die möglicherweise eingetretenen sogenannten Bodenschäden erhob der Schiffer am 19. Februar ebenfalls Protest. Auf der Triton-Werft in Duisburg-Meiderich wurden durch den von der Beklagten beauftragten Dispatcheur Sch [REDACTED] aus D [REDACTED] sowie den im Interesse der Ladungsbeteiligten handelnden Dispatcheur J [REDACTED] aus Mü [REDACTED]/R [REDACTED] am 24. Februar Bodenschäden am Kahn in Höhe von 18.088,80 DM ermittelt. Sch [REDACTED] erkannte diesen Betrag als Havarie-grosse-Schäden an und machte unter dem 1. März 1955 eine Dispatche auf, in der er die Gesamtkosten einschließlich der erforderlich gewordenen Gebühren in Höhe von 20.011 DM (davon 2.272,10 DM Leckschäden, im übrigen Bodenschäden) mit 13.615,80 DM auf das Schiff und mit 6.395,20 DM auf die Ladung umlegte. J [REDACTED] stimmte einer Anerkennung der Schäden in Großer Haverei nur unter dem Vorbehalt des Einverständnisses der Prüfungsstelle der Internationalen Vereinigung des Rheinschiffahrtsregisters (IVRR) in Frankfurt/Main zu. Diese erklärte sich für unzuständig, da es sich um einen internationalen Transport handelte, und verwies die Sache an ihre Direktion Rotterdam, die die Bestätigung der Dispatche ablehnte.

Im März 1955 begehrte die Beklagte gemäß § 153 FGG beim Amtsgericht in Duisburg-Ruhrort eine Verhandlung über die von dem Dispatcheur Sch[REDACTED] aufgemachte Dispache mit dem Ziel, diese zu bestätigen. Hiergegen legte die Klägerin als Versicherin der Ladung Widerspruch ein. Da dieser in der Verhandlung vom 3. Juni 1955 nicht erledigt werden konnte, versagte das Amtsgericht am gleichen Tage die Bestätigung und gab der Klägerin auf, gemäß § 156 Abs. 1 FGG binnen einem Monat gegen die Beklagte Klage zu erheben.

Die Klägerin hat daraufhin am 2. Juli 1955 beim Landgericht Duisburg die zur Entscheidung stehende Klage eingereicht, mit der sie begehrt, den von ihr beim Amtsgericht Duisburg-Ruhrort eingereichten Widerspruch gegen die von der Beklagten beantragte gerichtliche Bestätigung der Dispache für begründet zu erklären.

Die Klägerin vertritt im Gegensatz zu der Beklagten die Auffassung, sowohl die auf der Fahrt durch das Treibeis von der Löschstelle zum Schutzhafen am Schiff hervorgerufenen sogenannten Leckschäden als auch die im Hafen durch die Grundberührung des Kahnes entstandenen sogenannten Bodenschäden seien nicht in Havarie-grosse nach §§ 78 ff BSchG zu verrechnen.

Das Landgericht hat den Widerspruch der Klägerin für begründet erklärt, da die Schäden als Besondere Havarie im Sinne des § 78 Abs. 3 BSchG anzusehen seien und daher von der Beklagten als Schiffseignerin allein getragen werden müßten. Das Oberlandesgericht hat den Widerspruch nur hinsichtlich der sogenannten Leckschäden für begründet erklärt, die sogenannten Bodenschäden als Havarie-grosse-Schäden, die von Schiff und Ladung gemeinsam zu tragen sind (§ 78 Abs. 2), anerkannt und daher insoweit die Klage abgewiesen.

Die Klägerin erstrebt mit ihrer Revision, daß ihr Widerspruch in vollem Umfange für begründet erklärt werde. Die Beklagte will mit ihrer Revision die völlige Abweisung der Klage erreichen. Beide Parteien beantragen Zurückweisung der gegnerischen Revision.

Entscheidungsgründe:

Bei der Großen Haverei ist scharf zu unterscheiden zwischen den unmittelbaren und den mittelbaren Schäden und Kosten. Nur die ersteren müssen unmittelbar auf einer Maßregel der Großen Haverei (Havereiakt) beruhen, also durch vorsätzliche Schadenszufügung oder Kostenaufwendung zum Zwecke der Errettung von Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr entstanden sein. Bei den letzteren, den Havarie-grosse-Folgen, dagegen genügt es, daß sie durch eine solche Maßregel adäquat verursacht sind (vgl. Lutz, Protokolle zum ATHGB S. 2641 ff, 2683 f; Schaps, Das Deutsche Seerecht. 2. Aufl. HGB § 700 Anm. 13 ff, 22 ff; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 384 f; vgl. Heck, Das Recht der Großen Haverei, S. 115 ff; Ulrich/Brüders, Große Haverei 3. Aufl. I 22 ff). Demgemäß unterscheidet auch die Begründung zum Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes (Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages 1894/95, erster Anlageband S. 346) bei den durch die Rettung verursachten Schäden zwischen den mit dem Havereiakt unmittelbar verbundenen Opfern und den aus der Maßregel als weiteren Folgen sich ergebenden Verlusten und Kosten. Wegen der Verschiedenheit der Voraussetzungen ist daher bei allen entstandenen Schäden und aufgewendeten Kosten zu prüfen, ob sie sich als selbständige Große-Haverei-Maßnahme darstellen oder Folgeerscheinung einer solchen sind.

A.

Revision der Beklagten

Das Berufungsgericht ist der Auffassung, daß die sogenannten Leckschäden, die dem Kahn auf der Fahrt von der ursprünglichen Löschstelle bis zum Schutzhafen durch das Treibeis verursacht wurden, nicht zur Großen Haverei gehörten. Die Ansicht des Berufungsgerichts trifft jedenfalls im Ergebnis zu.

Eisgang kann - ohne Rücksicht auf die Bestimmung des § 82 Nr. 5 - einen Fall der Großen Haverei nach der allgemeinen Bestimmung des § 78 auslösen (Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrtsgesetz 2. Aufl. § 82 Anm. 7 g), da § 82 nur eine beispielsweise Aufzählung von Schäden der Großen Haverei enthält. Nach den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts drohte zwar durch den Eisgang sowohl beim Verbleiben an der Löschstelle als auch auf der Fahrt zum Hafen eine Gefahr für Schiff und Ladung. Die Schäden, die das Schiff auf der Fahrt erlitt, können aber nicht als selbständige Große-Haverei-Schäden anerkannt werden. Denn die Haverei-Maßregel, zu der sich der Schiffer entschloß, war das Aufsuchen des Schutzhafens. Um seinen Entschluß durchzuführen, blieb dem Schiffer, wie das Berufungsgericht zutreffend ausführt, gar keine andere Wahl, als die möglicherweise bei der Fahrt durch das Treibeis entstehenden Schäden in Kauf zu nehmen. Die Gefahr, der der Schiffer entgehen wollte, drohte vom Eisgang; die Gefahr bestand sowohl beim Verbleiben an der Löschstelle als auch bei der Fahrt zum Hafen, wenn auch bei letzterer in geringerem Grade. Als Havarie-grosse-Schäden können aber nicht solche Schäden angesehen werden, die aus der Gefahr entstanden sind, der man durch die Opfermaßregel entgehen will (Wüstendörfer S. 385; Ulrich/Brüders I S. 24; Schaps § 700 Anm. 24). Wenn auch die Schäden, die der Kahn durch

Verbleiben an der Löschstelle erlitten hätte, vielleicht größer gewesen wären als die, die auf der Fahrt zum Hafen zu erwarten waren, so gehen sie doch in jedem Falle auf eine gemeinsame Gefahrenursache, nämlich den Eisgang, zurück, aus der das Schiff errettet werden sollte; die Fahrt durch das Treibeis bedeutet keine Vermeidung dieser Gefahr, sondern ein Inkaufnehmen der Gefahr und kann daher als selbständiger Havereiakt nicht in Betracht kommen. Der Sachverhalt ist nicht anders zu beurteilen, als wenn das Schiff auf der Fahrt oder während des Stillliegens zum Übernachten vom Treibeis überrascht worden wäre. Auch in diesem Falle ist die Fahrt durch das Treibeis zum Zweck des Aufsuchens des Schutzhafens keine selbständige Große-Haverei-Maßregel, mögen auch hierdurch die größeren Schäden, die bei Fortsetzung der Fahrt entstanden wären, vermieden worden sein.

Da beim Verbleiben an der Löschstelle durch den Eisgang eine Gefahr für Schiff und Ladung drohte, war der Kahn gezwungen, wegen Eintritts des Winterfrostes den Zwischenhafen aufzusuchen. Dieses Aufsuchen des Hafens ist in § 82 Nr. 5 als Fall der Großen Haverei anerkannt. Die sogenannten Leckschäden sind eine Folge des Entschlusses des Schiffers, den Schutzhafen aufzusuchen. Als Folgeschäden brauchen sie weder ein außerordentliches Opfer darzustellen noch müssen sie unmittelbar auf einem freiwilligen Entschluß des Schiffers beruhen. Es genügt, daß sie durch den Entschluß des Schiffers, den Winterhafen aufzusuchen, in adäquater Weise verursacht wurden, woran nicht zu zweifeln ist. Dennoch hat das Berufungsgericht mit Recht die Leckschäden nicht als zur Großen Haverei gehörig anerkannt.

§ 82 trifft, wie sich aus seinem Eingang eindeutig ergibt, hinsichtlich des Umfangs der zur Verteilung zu bringenden Schäden und Kosten eine klare Regelung (vgl. RG HansGZ 1888 Nr. 84 S. 199 f). Diese Regelung ist auch

erschöpfend, da das Gesetz durch die von ihm vorgenommene Grenzziehung Zweifeln und Streitigkeiten vorbeugen, insbesondere der Geltendmachung übermäßiger Ersatzansprüche aus Schäden, welche nur mittelbar durch Große Haverei veranlaßt sind, entgentreten will; insoweit hat § 82 eine einschränkende Bedeutung (Begründung S. 347 zu § 81 des Entwurfes des Binnenschiffahrtsgesetzes). Damit ist für einen Analogieschluß nur insoweit Raum, als gerade der Rechtsgrund, der zur gesetzlichen Anerkennung von Folgeschäden und -kosten führte, für den in Frage stehenden Schaden zutrifft. Alle sonstigen Folgeschäden und -kosten können nicht zur Verteilung gebracht werden. Das gilt insbesondere für die Vorschrift des § 82 Nr. 5.

Das Berufungsgericht hat Recht, wenn es die auf der Fahrt zum Zwischenhafen durch den Eisgang entstandenen Schäden nicht als zur Großen Haverei gehörig ansieht. Im Entwurf des Binnenschiffahrtsgesetzes war eine dem § 82 Nr. 5 entsprechende Bestimmung nicht enthalten. In dem dem jetzigen § 66 entsprechenden § 63 des Entwurfes war bestimmt, daß die gewöhnlichen Überwinterungskosten (als Schiffsfahrtsunkosten) dem Frachtführer zur Last fallen. Die Begründung (S. 339, 349) führt hierzu aus, die Beteiligten rechneten - insbesondere auf den östlichen Strömen - mit der Notwendigkeit einer Überwinterung und bemäßen die Höhe der Winterfrachten entsprechend, weshalb die gewöhnlichen Überwinterungskosten nicht als Große Haverei zur Verteilung gelangen könnten. Hiergegen wurde im Reichstag bei der ersten Beratung (Stenographische Berichte 1894/95 1. Band S. 539) Widerspruch erhoben; die sämtlichen Überwinterungskosten sollten ohne Untersuchung, ob eine außergewöhnliche Gefahr oder eine weniger außergewöhnliche vorliege, in Havarie-grosse verrechnet werden; wenn die Winterkostenfrage nicht durch ausdrückliche gesetzliche Regelung aus der Welt geschafft werde, lege man nach Ansicht

der beteiligten Kreise am Rhein auf das ganze Gesetz einen relativ geringen Wert. In den § 66 des Gesetzes wurden die Überwinterungskosten als Schifffahrtsunkosten nicht aufgenommen; wohl aber erscheinen sie teilweise im § 82 Nr. 5 als Kosten der Großen Haverei, wenn ein Schiff wegen Eintritts des Winterfrostes gezwungen ist, einen Zwischenhafen aufzusuchen. Dies sollte auch dann der Fall sein, wenn die durch den Eisgang verursachte Gefahr keine außergewöhnliche wäre (Kommissionsberichte S. 17, Drucksache des Reichstages 9. Legislaturperiode III. Session 1894/95 Nr. 253). Aus der Entstehungsgeschichte und dem damit in Einklang stehenden Wortlaut des § 82 Nr. 5 ergibt sich, daß die Überwinterungskosten ohne Rücksicht darauf, ob die Beteiligten mit der Notwendigkeit rechneten, wegen Eisgangs einen Zwischenhafen aufsuchen zu müssen, grundsätzlich zur Verteilung kommen, aber auf die in der Vorschrift enthaltenen Kosten beschränkt werden sollten. Schäden fallen - mit Ausnahme der ausdrücklich genannten, durch eine etwaige Leichterung entstandenen Schäden - grundsätzlich nicht darunter. Es ist auch kein rechtlicher Gesichtspunkt gegeben, der es rechtfertigen würde, die durch den Eisgang auf der Fahrt zum Zwischenhafen entstandenen Leckschäden den nach dem Gesetz zur Verteilung kommenden Kosten und Schäden gleichzustellen. Diese Schäden können daher nicht als Folgeschäden des an sich gegebenen Großen-Havereifalles (Zwang zum Aufsuchen des Zwischenhafens wegen Eintritts des Winterfrostes) anerkannt werden (Mittelstein, Das Recht der Binnenschifffahrt S. 347; Schaps § 700 Anm. 22 Fußnote 2, § 706 Anm. 45; vgl. RG HansGZ 1888 Nr. 84 S. 199 f).

Damit erweist sich die Revision der Beklagten als unbegründet.

B.

Revision der Klägerin

I.

Das Berufungsgericht hat festgestellt, daß der Kahn, der wegen Eintritts des Winterfrostes den Schutzhafen habe aufsuchen müssen, dort auf allen Seiten von beladenen Schiffen eingeschlossen worden sei. Das Wasser sei ständig gesunken, so daß der Schiffer das Aufsitzen seines Kahnes befürchtet habe. Er habe daher überlegt, welche Schäden Kahn und Ladung beim Aufsitzen davontragen würden und welche Möglichkeiten einer Leichterung des Kahnes beständen. Man habe sich dann entschlossen, nicht zu leichtern, sondern eventuelle Bodenschäden in Kauf zu nehmen, da diese wesentlich geringer gewesen seien als die Kosten der Leichterung. Denn es hätten etwa 160 t zusammengefrorenes Pyrrit-Erz losgeschlagen und in etwa 3.200 Körben an Land getragen werden müssen. Eine Loseisung und Verschleppung des Kahnes an andere Stelle sei praktisch nicht möglich gewesen. Unter den obwaltenden Umständen habe der Schiffer wirtschaftlich vernünftig gehandelt, wenn er sich entschlossen habe, die unverhältnismäßig hohen Leichterkosten zu sparen und die bei der Grundberührung als wahrscheinlich zu erwartenden geringeren Bodenschäden am Schiff in Kauf zu nehmen. Weder ein allgemeiner Fall der Großen Haverei nach § 78 noch ein besonderer Fall nach § 82 habe vorgelegen, da die Maßnahme des Schiffers - eine solche sei das vorsätzlich herbeigeführte Sinkenlassen des Schiffes mit dem fallenden Wasser - nicht die Errettung von Schiff oder Ladung aus drohender Gefahr bezweckt habe. Gleichwohl sei es geboten, die Kosten der Bodenschäden analog § 82 Nr. 5 als sogenannte stellvertretende Leichterkosten in Großer Haverei zu verrechnen.

II.

Die Revision der Klägerin meint, das Urteil des Berufungsgerichts habe mit in der Schiffspraxis bestehenden Grundsätzen gebrochen. Es sei zu befürchten, daß praktisch jedes Aufgrundkommen als Havarie-grosse-Fall deklariert werden würde, vorausgesetzt, daß Schiffer und Mannschaft erklärten, man habe die Bodenschäden bewußt in Kauf genommen, um größere Schäden zu vermeiden. Große Haverei sei nur anzunehmen, wenn ein Schiff zum Zweck der Abwendung des Untergangs und nicht zum Zweck der Abwendung irgendeiner anderen Gefahr absichtlich auf Grund gesetzt werde. Die Regelung der Großen Haverei stelle sich als Ausnahmeregelung dar und könne daher nicht ausdehnend ausgelegt werden. Nach der eigenen Auffassung des Berufungsgerichts liege gerade kein Fall der Großen Haverei vor, da der Schiffer bewußt davon abgesehen habe, die Voraussetzungen einer Großen Haverei zu schaffen. Das Berufungsgericht wolle den Rechtsgedanken der Gemeinschaftshaftung, der der Einrichtung der Großen Haverei zugrunde liege, umgekehrt auch dann anwenden, wenn ein Fall der Großen Haverei nicht vorliege, aber hätte begründet werden können. Hier sei ein Analogieschluß unzulässig, da hierdurch ein neues Rechtsinstitut geschaffen werde. Das Wesen der Großen Haverei bestehe in der Vermeidung der unmittelbaren Gefahr, nicht in ihrer Herbeiführung. Auch sei der Fall der Überwinterung in § 82 Nr. 5 erschöpfend geregelt. Nur ein vorsätzliches Handeln, nicht aber ein vorsätzliches Dulden oder Unterlassen könne die Anwendung der Regeln über Große Haverei gerechtfertigen. "Stellvertretende Kosten" in der Großen Haverei umfaßten stets nur echte Kosten, niemals aber Schäden.

III.

Das angefochtene Urteil ist im Ergebnis richtig.

1. Allerdings kann der Entschluß des Schiffers, die Leichterung zu unterlassen und die zu erwartenden Bodenschäden mit dem weiteren Fallen des Wassers in Kauf zu nehmen, nicht als Maßregel einer selbständigen Großen Haverei angesehen werden. Dem würde zwar nicht entgegenstehen, daß das als Havereimaßregel in Betracht kommende Verhalten des Schiffers in einem Unterlassen und Dulden und nicht in einem Handeln bestand, da nicht einzusehen ist, warum ein vorsätzliches Dulden und Unterlassen nicht einem vorsätzlichen Handeln gleichstehen sollte. Wenn z.B. ein Schiff durch Wind und Wellen auf den Strand getrieben wird und der Schiffer, obwohl er dazu in der Lage wäre, absichtlich nichts dagegen unternimmt, weil er den Untergang des sinkenden Schiffes abwenden will, so liegt hierin ein absichtliches Aufdenstrandsetzen (§ 706 Nr. 3 HGB, § 82 Nr. 3 BSchG). Auch ist nach der Feststellung des Berufungsgerichts durch den Rückgang des Wasserstandes im Schutzhafen eine (neue) gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung entstanden, wodurch an sich ein selbständiger Havereifall ausgelöst werden konnte (vgl. die Begründung zum Entwurf S. 349). Es fehlt aber die nach § 78 notwendige Voraussetzung, daß der Schiffer mit seiner Maßregel die Errettung von Schiff und (nicht oder) Ladung aus der gemeinsamen Gefahr bezweckte. Der Schiffer des Kahnés "M■■■■" hat nicht deshalb die Leichterung unterlassen, um Schiff und Ladung aus einer gemeinsamen Gefahr zu retten, sondern um Aufwendungen, die durch die Leichterung entstanden wären, zu ersparen; die zu erwartenden Bodenschäden und damit den Eintritt der Gefahr hat er bewußt in Kauf genommen. Nach deutschem Recht beruht die gesetzliche Regelung der Großen Haverei auf dem Rechtsgedanken der Gefahrengemeinschaft von Schiff und Ladung, nicht auf dem der bloßen Interessengemeinschaft (vgl. ROHG SeuffArch 35, 227, 230). Mit dem Zwecke der Errettung aus gemeinsamer

Gefahr steht und fällt nach deutschem Recht das Rechtsinstitut der Großen Haverei. Weder der Gesetzeswortlaut noch der Sinn und Zweck des Gesetzes gestatten es, an die Stelle dieses Zweckes den viel weitergehenden Zweck des Handelns im gemeinsamen Interesse zu setzen.

2. Dagegen sind die Bodenschäden als Folgeschäden des in dem Aufsuchen des Zwischenhafens enthaltenen Havarieaktes anzuerkennen.

Rechtsfehlerfrei hat das Berufungsgericht festgestellt, daß der Kahn wegen Eintritts des Winterfrostes gezwungen war, einen Zwischenhafen aufzusuchen. Da der Kahn noch nicht entladen war, stellt sich das Aufsuchen des Hafenbeckens A im Ruhrorter Hafen als Aufsuchen eines Zwischenhafens dar. Darin liegt demnach ein Fall der Großen Haverei nach § 82 Nr. 5. Die Bodenschäden, die der Kahn infolge des Sinkens des Wasserstandes im Zwischenhafen erlitten hat, sind durch das Aufsuchen des Zwischenhafens mit seiner verhältnismäßig geringen Sohlentiefe verursacht. Da das Fallen des Wassers nicht außerhalb jeder Wahrscheinlichkeit lag, sondern im Gegenteil damit nach der Lebenserfahrung gerechnet werden mußte, ist das Aufsitzen des Schiffes eine Folge des Aufsuchens des Zwischenhafens und damit Havarie-grosse-Folge. Dabei ist gleichgültig, ob die Folge nur zu Lasten des Schiffes oder zu Lasten von Schiff und Ladung geht. Jedoch werden, wie bereits ausgeführt, in den Havariefällen, die in § 82 einzeln bezeichnet sind, nicht alle Havarie-grosse-Folgen als verteilungsfähig anerkannt, vielmehr sind dort die zu verteilenden Kosten und Schäden erschöpfend aufgeführt. Bodenschäden, die ein Schiff durch Aufsitzen im Zwischenhafen wegen fallenden Wassers erleidet, sind im § 82 Nr. 5 nicht aufgeführt; sie können daher grundsätzlich nicht verteilt werden, sondern sind vom Schiff als Besondere Haverei allein zu tra-

gen (§ 78 Abs. 3). Jedoch werden im § 82 Nr. 5 die Leichter-
kosten und -schäden als verteilungsfähig anerkannt. Unter
diese fallen, wie das Berufungsgericht zutreffend aus-
führt, nicht nur die Kosten und Schäden einer Leichterung,
die bei Aufsuchen des Zwischenhafens, sondern auch die
einer solchen, die während des Aufenthalts im Zwischenha-
fen wegen Absinkens des Wasserspiegels notwendig wird
(Vortisch/Zschucke § 82 Anm. 7 g a. E.; Mittelstein, Binnen-
schiffahrtsrecht S. 348). Insofern enthält § 82 Nr. 5 für
die Leichterkosten ebenso wie für die Hafengebühren und Be-
wachungskosten eine Ausnahme von dem Grundsatz, daß die
durch den notwendigen Aufenthalt an einem Zwischenort ent-
stehenden Kosten und Schäden nicht zur Großen Haverei ge-
hören (§ 83). Das Berufungsgericht hat daher recht, wenn
es ausführt, die Leichterkosten hätten, wenn der Schiffer
den Kahn im Hafen geleichtert hätte, von Schiff und Ladung
gemeinschaftlich getragen werden müssen. Im angefochtenen
Urteil wird weiter festgestellt, Leichterung wäre möglich,
aber mit unverhältnismäßig hohen Kosten verbunden gewesen,
die wesentlich höher gewesen wären als die beim Aufsitzen
des Kahnes zu erwartenden Bodenschäden. Rechtsfehlerfrei
ist die Ansicht des Berufungsgerichtes, der Schiffer habe
der ihm nach § 7 obliegenden Sorgfaltspflicht genügt, wenn
er, statt die hohen Leichterkosten aufzuwenden, die bei
der Grundberührung als wahrscheinlich zu erwartenden ge-
ringeren Bodenschäden in Kauf nahm. Dieses pflichtgemäße
Handeln des Schiffers, der damit die ihm obliegenden In-
teressen von Schiff und Ladung wahrnahm, darf aber nicht
zum Nachteil des Schiffes ausschlagen. Mit Recht ist dar-
auf hingewiesen worden (Ulrich/Brüders I 36), man würde
eine geradezu pflichtwidrige Handlungsweise des Schiffers
zu unwirtschaftlichem Handeln herausfordern, wollte man
Kosten, die an sich nach dem Gesetz nicht zur Großen Have-
rei gehören, nicht zur Verteilung bringen, obwohl hierdurch

zur Großen Haverei gehörende höhere Kosten erspart worden sind. Diese an sich nicht zur Großen Haverei gehörenden, aber anstelle von Großen-Haverei-Kosten aufgewendeten Kosten sind auch nach deutschem Recht bis zur Höhe der ersparten vergütungsberechtigten Kosten als sogenannte stellvertretende Kosten zur Verteilung zu bringen (vgl. RGZ 98, 171, 173; Vortisch/Zschucke § 32 Anm. 4 b; Wüsten-dörfer S. 382, 387; Schaps § 700 Anm. 27). Dabei handelte es sich nicht um eine unzulässige Analogie, wie die Revision meint. Es wird keine neue Gruppe von Kosten und Schäden eingeführt, die im Gesetz nicht vorgesehen ist. Vielmehr wird an die im Gesetz enthaltenen Havarie-grosse-Kosten und -Schäden angeknüpft und es werden unter Berücksichtigung des gleichen Rechtsgedankens, der für die Verteilungsfähigkeit dieser Kosten maßgebend ist, die sogenannten stellvertretenden Kosten der gleichen Behandlung unterworfen. Der Revision kann auch nicht zugegeben werden, daß als stellvertretende Kosten nur eigentliche Kosten und nicht auch Schäden berücksichtigt werden könnten. Die gleichen Erwägungen, die für die Anerkennung der eigentlichen Kosten sprechen, gelten auch für Schäden, die zwecks Ersparung höherer Havarie-grosse-Kosten bewußt in Kauf genommen werden. Es ist auch nicht richtig, daß durch eine solche Gesetzesauslegung die Gefahr von Mißbräuchen heraufbeschworen werde. Die Anerkennung von stellvertretenden Kosten im Falle des Aufsitzens eines Schiffes ist als Folgeschaden eines Havarie-grosse-Falles der Überwinterung grundsätzlich nur dann möglich, wenn sie zwecks Ersparung von Kosten und Schäden einer an sich möglichen, die Verteilung nach sich ziehenden, aber aus wirtschaftlichen Erwägungen abzulehnenden Maßnahme aufgewendet oder bewußt in Kauf genommen werden. In diesem Fall ist aber die Anerkennung nach dem Sinn und dem Zweck des Gesetzes auch gerechtfertigt.

Die Revision meint ferner, das Berufungsgericht habe übersehen, daß der Entschluß, das Schiff auf den Grund sinken zu lassen, erst gefaßt worden sei, nachdem das Schiff auf Grund geraten war; als der Schiffer seinen Entschluß gefaßt habe, seien daher die Schäden mindestens zum Teil schon entstanden gewesen. Auch diese Revisionsrüge ist nicht begründet. Im angefochtenen Urteil wird ausgeführt (S. 3, 15), der Schiffer habe am 6. Februar festgestellt, daß sein Schiff achtern aufsaß; da er ein Aufsitzen des Schiffes (womit das Berufungsgericht offensichtlich ein Aufsitzen des ganzen Schiffes meint) befürchtet habe, habe er überlegt, ob das Schiff geleichtert werden solle. Am 7. Februar sei der Kahn auch mittschiffs sowie am Bug auf Grund geraten. Bei seiner Schadensfeststellung nach § 287 ZPO ist das Berufungsgericht offensichtlich von der naheliegenden Erwägung ausgegangen, daß die Bodenschäden auch achtern im wesentlichen nicht schon durch das nur leichte Aufsitzen am 6. Februar, sondern erst durch die mit dem Aufsitzen des ganzen Schiffes herbeigeführte starke Grundberührung am 7. Februar entstanden sind. Schließlich greift die Revision die Feststellung des Berufungsgerichts an, die zu erwartenden Bodenschäden seien wesentlich geringer, als die etwaigen Kosten der Leichterung. Nach der Berechnung der Klägerin, meint die Revision, hätten die Transportkosten der Leichterung nur 4.800 DM betragen. Mit diesem neuen tatsächlichen Vorbringen, das übrigens außer acht läßt, daß die Leichterungskosten nicht nur in Transportkosten bestanden hätten, kann die Revision nicht gehört werden.

Damit erweist sich auch die Revision der Klägerin als unbegründet.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 97, 92 ZPO.

Dr. Nastelski

Dr. Kuhn

Dr. Nörr

Liesecke

Dr. Reinicke