

II 3R 57/59

Verkündet
am 7. Juli 1960

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 Reederei Kapitän Heinrich K. Gesellschaft mit beschränkter Haftung in L., Auf dem B., vertreten durch ihren Geschäftsführer, den Kaufmann Hans H., daselbst,

Beklagten und Revisionsklägerin,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. -

gegen

den Reeder Egon O. in L., An der U., "Ostseehaus",

Kläger und Revisionsbeklagten,

Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt -

hat der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die mündliche Verhandlung vom 30. Juni 1960 unter Mitwirkung des Senatspräsidenten Dr. Nastelski und der Bundesrichter Dr. Nörr, Liesecke, Dr. Reinicke und Hill

für Recht erkannt:

Die Revision gegen das Urteil des 2. Zivilsenats des Oberlandesgerichts in Schleswig vom 18. November 1958 wird auf Kosten der Beklagten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Bei einem Zusammenstoß des Motorschiffs "M [REDACTED]" der Beklagten mit dem Motorschiff "L [REDACTED]" des Klägers am 20. April 1956 wurden Platten und Spannten im Bereich des Kabelgatts und der Vorpiek auf dem MS "L [REDACTED]" beschädigt. Die Beklagte hat ihre Ersatzpflicht anerkannt. Die Parteien streiten darum, für welchen Teil der Werftliegezeit, während der dem Kläger täglich ein Nutzungsverlust von 5.201,47 DM entstanden ist, die Beklagte den entgangenen Gewinn zu ersetzen hat. "M [REDACTED]" ist von der Beklagten nach dem Unfall auf neue Reise ausgesandt und schließlich ins Ausland verkauft worden.

Der Kläger ließ den Schaden in der Zeit vom 20. Januar 1957 bis 12. Februar 1957 auf der Werft H.C. St [REDACTED] & Sohn in Hamburg ausbessern. Während derselben Werftliegezeit wurden im Auftrag und für Rechnung des Klägers noch weitere Schäden an der Außenhaut des Schiffes ausgebessert, darunter Schäden durch eine andere Kollision. Ferner ließ der Kläger eine Maschinenreparatur vornehmen. Das Schiff hat 24 Tage auf der Werft gelegen. Die Werftrechnung für sämtliche Arbeiten hat 152.855,60 DM betragen. Auf den Sachschaden durch den Zusammenstoß mit "M [REDACTED]" entfallen 7.076,60 DM.

Der Kläger hat behauptet, daß er wegen der Reparatur der Schäden aus der Kollision vom 20. April 1956 fünf Tage das Schiff nicht habe gewinnbringend verwenden können. Durch diese Reparatur sei die Werftliegezeit um fünf Tage verlängert worden. Er hat von der Beklagten Zahlung

- 3 -

des Betrages von 26.007,35 DM verlangt und mit der Klage die Verurteilung der Beklagten zur Zahlung des nach Leistung eines Teilbetrages verbliebenen Restes von 20.548,85 DM begehrt.

Die Beklagte hat geltend gemacht, daß mehrere Reparaturen am Schiff nebeneinander ausgeführt worden seien. Der infolge der gesamten Werftliegezeit erwachsene Nutzungsverlust müsse auf die einzelnen Schadensfälle im Verhältnis der durch sie verursachten Kosten verteilt werden. Auf den Schaden aus der Kollision am 20. April 1956 entfielen nur 4,63 % der gesamten Werftkosten.

Das Landgericht hat der Klage stattgegeben, das Oberlandesgericht hat die Berufung der Beklagten zurückgewiesen. Mit der Revision erstrebt die Beklagte die Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht. Der Kläger beantragt, die Revision zurückzuweisen.

Entscheidungsgründe:

I.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts sind während der Werftliegezeit des MS "L [REDACTED]" Reparaturen am Schiffskörper und an der Maschine ausgeführt worden. Unter den Arbeiten am Schiffskörper befinden sich auch die durch den Zusammenstoß mit MS "M [REDACTED]" verursachten, von der Beklagten zu tragenden Schäden am Vordersteyen. Die weiteren Reparaturen am Schiff betreffen Schäden durch einen Zusammenstoß mit einem anderen



[JLaw – Gesetze und Urteile](#)

Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile

[\(mobile App\)](#)



[JLaw – für Android](#)



[JLaw – für iOS](#)

Schiff sowie verschiedene Schäden, die beim Manövrieren des Schiffs, insbesondere durch Kaiberührungen, entstanden waren. Diese schiffbaulichen Arbeiten sind nacheinander ausgeführt worden. Dabei wurde nicht eine Schadensstelle nach der andern fertiggestellt, sondern die verschiedenen aufeinanderfolgenden Reparaturen wurden in Arbeitsgänge zerlegt, ohne daß an mehreren Schadensstellen gleichzeitig gearbeitet wurde. Die Arbeiten an der Maschine sind neben den Arbeiten am Schiffskörper ausgeführt worden.

Das Berufungsgericht hat bei der Berechnung des durch das Stilliegen des Schiffs des Klägers entstandenen und von der Beklagten zu tragenden Nutzungsverlustes wegen Fehlens von Aufzeichnungen über die Arbeitszeiten an den einzelnen Schadensstellen die auf die Kollisions-schäden durch MS "M [REDACTED]" entfallende Reparaturzeit auf fünf Tage geschätzt und dem Kläger hierfür den Nutzungsverlust zuerkannt. Einen Abzug wegen der in der gleichen Werftliegezeit durchgeführten Maschinenreparatur hat das Berufungsgericht abgelehnt, weil sie in wesentlich kürzerer Zeit als in 24 Tagen zu bewältigen gewesen wäre und jederzeit den schiffbaulichen Reparaturen hätte angepasst werden können.

II.

Die Revision rügt, das Berufungsgericht habe unter Verletzung der Grundsätze über die Vorteilsausgleichung überhaupt nicht berücksichtigt, daß der Kläger während der Werftliegezeit auch in seinem Interesse Maschinenreparaturen habe ausführen lassen. Die Tage, die für diese

Arbeiten erforderlich gewesen seien, müßten den zum Ersatz der Schäden am Schiffskörper Verpflichteten, mithin auch der Beklagten, gutgebracht werden. Die Rüge ist nicht begründet.

Läßt der Reeder bei Gelegenheit der Ausführung der Kollisionsreparaturen mit diesen in der gleichen Arbeitszeit auf der Werft andere Arbeiten am Schiff ausführen, z. B. Überholungsarbeiten, so kann der Grundsatz der Vorteilsausgleichung dahin führen, daß der Nutzungsverlust durch die für sämtliche Reparaturen gemeinsame Werftliegezeit zwischen den Schädigern und dem Reeder angemessen aufgeteilt wird (z. B. OLG Hamburg, HansRGZ 1941 B Nr. 99; auch HansGZ 1928 B Nr. 298). Hier hat der Kläger die Maschinenreparaturen in der Werftliegezeit von 24 Tagen mit einer Reihe von Reparaturen am Schiffskörper, darunter von Schäden aus der Kollision mit "M [REDACTED]" der Beklagten und von Schäden aus einer weiteren Kollision mit dem Dampfer "V [REDACTED]", ausführen lassen. Das Berufungsgericht stellt fest, daß es möglich war, die Maschinenreparaturen in einer wesentlich kürzeren Zeit als den 24 Tagen fertigzustellen, die für die Schiffskörperreparaturen nötig waren. Die Arbeitskräfte hierfür hätten jederzeit zur Verfügung gestanden. War es möglich, die Maschinenarbeiten in derjenigen Zeit zu erledigen, für die der Reeder den erforderlichen Zeitaufwand trägt, so fehlt es an einem Vorteil, der den Schädigern gutzubringen wäre. Der Reeder hat dann nur eine ihm ohnedies zur Last fallende Werftliegezeit doppelt ausgenutzt und, was die Maschinenreparaturen angeht, keinen Vorteil gehabt, den er nicht auch sonst durch Zusammenlegung der nötigen Reparaturen gehabt hätte. Bei der Ausführung der

Maschinenarbeiten hat der Reeder in diesem Fall keinen Nutzungsverlust erspart, den er ohne die Kollisionsreparaturen zu tragen gehabt hätte. Ein besonderer Nutzungsverlust wegen der Maschinenarbeiten wäre wie üblich durch entsprechende Maßnahmen des Reeders, der Werftliegezeiten zu vermeiden oder günstig auszunutzen sucht, verhütet worden.

Die Beklagte, die sich auf die Vorteilsausgleichung berufen hat, mußte, da es sich um einen Einwand handelt (Enneccerus/Lehmann, Schuldrecht, § 17 II 1 b), dessen Voraussetzungen behaupten und gegebenenfalls beweisen (RG JW 1909, 455). Der Kläger hat, ohne daß die Beklagte dem substantiiert entgegengetreten ist, angegeben, daß er die Kosten der Werftliegezeit von 20 Tagen selbst getragen habe (Bl. 28 GA). Bei den Maschinenreparaturen habe es sich im wesentlichen darum gehandelt, daß neue Zylinderbuchsen eingesetzt und die alten reparaturbedürftigen Teile an die Firma M. zur Überholung geschickt worden seien. Die Beklagte hat demgegenüber nichts dafür vorgebracht und keinen Beweis dafür angetreten, daß die Arbeiten an der Maschine nicht in der dem Kläger zur Last fallenden Werftliegezeit hätten erledigt werden können. Es fehlt somit an der Darlegung eines durch die Maschinenreparaturen entstandenen ausgleichspflichtigen Vorteils des Klägers.

III.

Die schiffbaulichen Reparaturen, auf die hiernach der Nutzungsverlust aufzuteilen ist, sind nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht gleichzeitig an

den mehreren Schadensstellen ausgeführt worden. Sie sind in verschiedene Arbeitsvorgänge zerlegt worden, und zwar in der Art, daß jeweils nur an einer Schadensstelle gearbeitet worden ist (S. 12, 13 BU). Die Arbeitszeiten, in denen am Steven wegen der von der Beklagten zu ersetzenden Schäden gearbeitet worden ist, sind also nicht auch für Arbeiten ausgenutzt worden, die dem Kläger zur Last fallen. Es fehlt nur an Aufzeichnungen über die Reparaturzeiten an den verschiedenen Schadensstellen, die nacheinander von den verschiedenen Spezialarbeitern aufgesucht worden sind, und damit an einer Möglichkeit, die Werftliegezeit auf die einzelnen Schadensstellen genau aufzuteilen.

Die Frage, wie eine Vorteilsausgleichung bezüglich der Nutzungsverluste bei mehreren in einer Werftliegezeit während derselben Arbeitszeit nebeneinander vorgenommenen, teils vom Reeder, teils von Dritten zu tragenden Reparaturen stattzufinden hat, scheidet hiernach, wie auch die Revision nicht verkennet, für die Aufteilung des Nutzungsschadens auf die verschiedenen schiffsbaulichen Reparaturen aus. Die Revision ist aber der Ansicht, daß leitender Gesichtspunkt für diese Aufteilung ein für die Vorteilsausgleichung bei gleichzeitig ausgeführten Reparaturen festzustellendes Gewohnheitsrecht sein müsse, nach dem die Umlegung des Nutzungsverlustes auf den Reeder und den Schädiger (gegebenenfalls mehrere Schädiger) im Verhältnis der für die verschiedenen Reparaturen aufgewendeten Kosten erfolgen müsse. Die Beklagte hatte gemeint, aus einer behaupteten Übung der Seeversicherer, den Nutzungsverlust bei Sammel-

reparaturen in einer Werftliegezeit nach dem Verhältnis der Kosten zu regulieren, auf ein Gewohnheitsrecht für die Bemessung des nach §§ 735 ff HGB zu ersetzenden Schadens schließen zu können. Jedoch hat es das Berufungsgericht mit Recht abgelehnt, der Beklagten hierbei zu folgen, weil eine Übung der Versicherer, die aus praktischen Gründen getroffen sein mag, keine verbindliche rechtliche Wirkung für das unmittelbare Verhältnis des Geschädigten zum Schädiger haben könne. Auf den von der Beklagten nur für die Berechtigung ihrer Schlußfolgerung angebotenen Sachverständigenbeweis brauchte das Berufungsgericht entgegen der Meinung der Revision nicht einzugehen. Auch war kein hinreichender Anlaß zur Ausübung des richterlichen Fragerechts (§ 139 ZPO) gegeben. Das Berufungsgericht durfte daher bei der Beurteilung von dem Verhältnis der Reparaturzeiten ausgehen.

Zutreffend hat das Berufungsgericht wegen des Fehlens von Aufzeichnungen der Werft die Aufteilung der Reparaturzeiten im Wege der Schätzung vorgenommen und den auf die Kollisionsschäden am Steven entfallenden Teil der Werftliegezeit nach eingehender Würdigung der Aussage des sachverständigen Zeugen Witte auf fünf Tage geschätzt. Ihre Rechtsgrundlage findet diese Schätzung im § 287 ZPO. Sie kann nur daraufhin nachgeprüft werden, ob die Schadensermittlung auf grundsätzlich falschen oder offenbar unsachlichen Erwägungen beruht und ob wesentliche, die Entscheidung bedingende Tatsachen außer acht gelassen worden sind (BGHZ 3, 162, 175; 6, 62). Das ist hier nicht der Fall. Mit Recht hat das Berufungsgericht eine Aufteilung nach Verhältnis der Kosten

abgelehnt. Zwar sind die Kosten ohne weiteres festzustellen, jedoch sind die Arbeiten am Steven wegen der Formung der Platten schwieriger gewesen als die Arbeiten an den Breitseiten des Schiffes. Sie erforderten daher einen größeren Zeitaufwand. Das Verhältnis der Reparaturkosten kam daher auch als ungefähre Verteilungsmaßstab für den Nutzungsverlust nicht in Betracht. Vielmehr bot die auf Grund der Angaben des Zeugen Witte vorgenommene Schätzung der Arbeitszeiten, nach der die Werftliegezeit sich um fünf Tage durch die Arbeiten am Steven verlängert hat, eine geeignete Grundlage für die Aufteilung des Nutzungsverlustes.

IV.

Die Revision meint noch, daß das Schiff infolge der Verbindung der mehreren Ausbesserungen nur einmal zur Werft und ins Dock gekommen sei. Dieser Vorteil müsse den Schädigern gutgebracht werden. Das habe das Berufungsgericht verkannt. Die Rüge ist unbegründet.

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, daß der Zeuge Witte u n t e r B e r ü c k s i c h t i g u n g d e r S a m m e l r e p a r a t u r e n auf eine Arbeitszeit von fünf Tagen zu Lasten der Beklagten gekommen ist. Die Schätzung zieht also die für alle Reparaturen gemeinsame Zeit des Ein- und Ausdockens (1 bis 2 Tage) in Rechnung, wie auch der Hinweis des Berufungsgerichts darauf ergibt, daß bei der Ausbesserung des Vorschiffs für sich allein ohne den Vorteil der Ausführung mit anderen Reparaturen in einer zusammenhängenden Werftliegezeit acht Tage erforderlich gewesen wären, zu denen noch die Zeit für das Ein- und Ausdocken hinzugekommen wäre.

V.

Die Revision erweist sich hiernach im vollen Umfange als unbegründet. Sie war daher zurückzuweisen. Die Beklagte hat die Kosten ihres erfolglosen Rechtsmittels gemäß § 97 ZPO zu tragen.

Dr. Nastelski Dr. Nörr Liesecke Dr.Reinicke Hill