

6

Nachschlagewerk: ja
BGHZ: ja

BGB § 249 A, Ca; § 254 Dc; HGB §§ 702, 735

- a) Läßt der Reeder mit der notwendigen Reparatur von Kollisions-
schäden gleichzeitig weitere Arbeiten (sog. Reederarbeiten)
an dem Schiff ausführen, so kann sich sein Anspruch auf
Ersatz des ihm wegen der Kollisionsarbeiten
entgangenen Gewinns im Wege der Vorteilsausgleichung mindern.
- b) Der Reeder des bei einer Kollision beschädigten Schiffes
hat Anspruch auf Ersatz seiner Reisekosten zur Teilnahme
an der den Schiffszusammenstoß untersuchenden Seeamts-
verhandlung.
- c) Zur Schadensminderungspflicht, wenn nach einem Schiffs-
zusammenstoß der Reeder des Fahrzeugs, das die Reise erst
nach Reparatur der Kollisionsschäden fortsetzen kann,
die Ladung löschen, zwischenlagern und sodann mit anderen
Fahrzeugen zu dem im Frachtvertrag vorgesehenen Bestimmungs-
hafen weiterbefördern läßt.
- d) Zur Frage, ob oder inwieweit der Reeder, dessen Schiff
samt Ladung durch einen Schiffszusammenstoß in eine
gemeinsame Gefahr geraten sind, die Kosten - im Wege des
Schadensersatzes - erstattet verlangen kann, die ihm durch
die Feststellung, Sicherung und Verteilung seiner Rettungs-
aufwendungen im Rahmen der großen Haverei entstanden sind.

BGH, Urt. v. 13. Juli 1981 - II ZR 91/80 - OLG Hamburg
LG Hamburg

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 91/80

URTEIL

Verkündet am

13. Juli 1981

Kaufmann,

Justizhauptsekretärin

als Urkundsbeamter

der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

der W [REDACTED] S [REDACTED] Corporation M [REDACTED]/L [REDACTED],
c/o International T [REDACTED] Company of L [REDACTED], Managing
Agent: Egon O [REDACTED], F [REDACTED] 1, L [REDACTED],

Beklagten, Revisionsklägerin
und Revisionsbeklagten,

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

gegen

1. die H [REDACTED]-S [REDACTED] D [REDACTED]-Gesellschaft,
E [REDACTED] & A [REDACTED], O [REDACTED]-Straße 59, H [REDACTED],

Klägerin, Revisionsbeklagte
und Revisionsklägerin,

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

2. - 8.

6

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 22. Juni 1981 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Stimpel und die Richter Fleck, Dr. Bauer, Dr. Kellermann und Brandes für Recht erkannt:

I. Auf die Revisionen der Klägerin zu 1 und der Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Hanseatischen Oberlandesgerichts zu Hamburg vom 27. März 1980 insoweit aufgehoben, als es

1. die Klage hinsichtlich folgender Schadensbeträge abgewiesen hat:

- a) 5.332,38 DM (60 % von 8.887,30 DM) entgangener Gewinn (Kürzung wegen eines ersparten Werftaufenthalts von einem halben Tag),
- b) 507,43 DM (60 % von 845,71 DM) Expertenkosten (Pos. 81 Punkt 1 der Dispache),
- c) 149,41 DM (60 % von 249,19 DM) Reisekosten zur Seeamtsverhandlung (Pos. 25 der Dispache),
- d) 7.174,60 DM (60 % von 11.957,60 DM) Anwaltskosten (Pos. 90 der Dispache);

2. die Beklagte zur Zahlung folgender Schadensbeträge - nebst Duldung der Zwangsvollstreckung hierwegen in ihr MS "Helena Oldendorff" - verurteilt hat:

- a) 88.248,18 DM (60 % von 147.080,30 DM) für das Löschen, Zwischenlagern und Weiterbefördern der für Bremen und Hamburg bestimmten Güter (Pos. 47, 57, 58, 59 und 65 der Dispache),



- b) 62.984,98 DM (60 % von 104.974,97 DM)
für Aufwendungen zur Durchführung des
H-Verfahrens (Pos. 38,
40 Punkt 2, 41, 82, 83, 84, 88 und 89
der Dispatche);

3. über die Kostentragungspflicht der Klägerin
zu 1 und der Beklagten entschieden hat.

II. Die Beklagte wird verurteilt, an die Klägerin zu 1.
die vorstehend unter I 1 b) und c) aufgeführten
Beträge, somit weitere 656,84 DM nebst 8 % Zinsen
hieraus seit 15. Mai 1974 zu zahlen.

III. Die weitergehende Revision der Klägerin zu 1
wird zurückgewiesen.

IV. Die Sache wird im Umfang der Aufhebung mit Ausnahme
der der Klägerin zu 1 in Ziffer II zuerkannten
Schadensbeträge zur anderweiten Verhandlung und
Entscheidung an das Berufungsgericht zurückver-
wiesen, dem auch die Entscheidung über die Kosten
des Revisionsverfahrens übertragen wird.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Die Klägerin zu 1 (nachfolgend: Klägerin) ist Reeder
des MS "Cap San Lorenzo" (9.998 BRT). Die Beklagte bereedert
das MS "Helena Oldendorff" (21.919 BRT). Die beiden Schiffe
sind am 7. Februar 1972 gegen 20.30 Uhr auf dem Neuen
Wasserweg bei Rotterdam zusammengestoßen. Dabei hat das mit

einer Stückgutladung aus Südamerika kommende MS "Cap San Lorenzo" so schwere Schäden erlitten, daß es die Reise nach Rotterdam, Bremen und Hamburg nicht mehr fortsetzen konnte, sondern zur Reparatur auf eine Werft verbracht werden mußte.

Die Klägerin hat von der Beklagten zunächst vollen Ersatz ihres auf über 2.000.000 DM bezifferten Unfallschadens verlangt. Nachdem das Berufungsgericht durch - rechtskräftig gewordenes - Urteil vom 23. Juni 1977 den Klageanspruch - unter Abweisung im übrigen - zu 60 % für gerechtfertigt erklärt hatte, hat die Klägerin die Klageforderung im Betragsverfahren neu berechnet und dabei neben der Schadensteilungsquote von 60 : 40 auch zwischenzeitlich von der Beklagten gezahlte oder aufgerechnete Beträge von insgesamt 795.924,76 DM berücksichtigt. Sie hat zuletzt beantragt, die Beklagte zur Zahlung von 585.243,11 DM nebst Zinsen sowie wegen dieser Summe zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "Helena Oldendorff" zu verurteilen.

Das Landgericht hat diesem Antrag - unter Abweisung im übrigen - in Höhe von 418.957,90 DM entsprochen. Das Berufungsgericht hat der Klägerin zusätzlich 56.256,76 DM zuerkannt und die Beklagte auch wegen dieses Betrages zur Duldung der Zwangsvollstreckung in MS "Helena Oldendorff" verurteilt. Mit der Revision beantragt die Klägerin, die Beklagte zur Zahlung weiterer 57.922,92 DM (nebst Duldung der Zwangsvollstreckung) zu verurteilen. Die Revision der Beklagten erstrebt die Abweisung eines Teilbetrages von 151.479,28 DM von den der Klägerin vom Berufungsgericht zugesprochenen 475.214,66 DM.

Entscheidungsgründe:

Revision der Klägerin

I. Die Klägerin hat für die Zeit vom 10. Februar bis 16. März 1972 - an diesem Tage hat MS "Cap San Lorenzo" die Werft verlassen - einen Betrag von 639.888,60 DM als entgangenen Gewinn infolge der Nichteinsatzfähigkeit des Schiffes errechnet (36 Tage mit jeweils 17.774,60 DM) und hiervon von der Beklagten 60 % ersetzt verlangt. Demgegenüber hat das Berufungsgericht im Ausgangspunkt seiner Berechnung des Gewinnausfalls der Klägerin nur einen Betrag von 559.899,90 DM (= 31,5 Tage zu 17.774,60 DM) angesetzt. Den Abzug von 4,5 Tagen hat es zum einen damit begründet, daß die Klägerin zugleich mit der Beseitigung der Kollisionsschäden Überholungsarbeiten (sog. Reederarbeiten) an MS "Cap San Lorenzo" habe durchführen lassen und dadurch die übliche Jahresdockung des Schiffes mit 3,5 Tagen erspart habe. Zum anderen meint es, daß der 10. Februar 1972 noch als normaler und damit auf Kosten der Klägerin gehender Löschtage anzusehen sei; nach Pos. 32 der Dispatche habe die normale Löschzeit für MS "Cap San Lorenzo" drei Tage ausgemacht; das wären der 8., 9. und 10. Februar 1972 gewesen.

Die Revision der Klägerin greift diese Ausführungen nur in einem Punkte mit Erfolg an.

1. Dem Berufungsgericht ist zuzustimmen, daß kein Anspruch der Klägerin auf entgangenen Gewinn für das Stillliegen des MS "Cap San Lorenzo" am 10. Februar 1972 besteht. Hat die normale Löschzeit, wie das Berufungsgericht festgestellt hat, drei Tage ausgemacht, so ist auch noch der 10. Februar 1972 als normaler, also als ein unabhängig

von der Kollision notwendiger Löschtag anzusehen. Die Kosten eines solchen Tages hat aber die Klägerin zu tragen.

2. Zuzustimmen ist ferner der Ansicht des Berufungsgerichts, daß der Anspruch der Klägerin auf entgangenen Gewinn um den Vorteil zu mindern ist, der ihr dadurch erwachsen ist, daß sie den kollisionsbedingten Aufenthalt des MS "Cap San Lorenzo" auf der Werft genutzt hat, bestimmte Reederarbeiten ausführen zu lassen, und dadurch die übliche Jahresdockung des Schiffes erspart hat.

a) Die Revision der Klägerin mißversteht den Inhalt des Senatsurt. v. 14. Juli 1976 - II ZR 145/74, VersR 1977, 31, soweit sie ihm entnimmt, daß in Fällen der vorliegenden Art jedweder Vorteilsausgleich zu Lasten des Reeders des kollisionsgeschädigten Schiffes abzulehnen und die gesamte Werftliegezeit dem Schädiger als dem dafür Verantwortlichen zuzurechnen sei. Das genannte Urteil befaßt sich nicht mit Fragen der Vorteilsausgleichung. Vielmehr behandelt es die Frage, ob der Reeder, der sein Schiff zur Ausführung notwendiger Reederarbeiten auf eine Werft verbringen und dort auch Kollisionsschäden beseitigen läßt (von deren Reparatur er bisher - sei es wegen seiner Schadensminderungspflicht nach § 254 Abs. 2 BGB, sei es aus anderen Gründen - abgesehen hat), einen ihm durch den Werftaufenthalt entgehenden Gewinn von dem für die Kollisionsschäden haftenden Dritten ersetzt verlangen kann. Das wird verneint, weil es insoweit an einem von dem Schädiger auszugleichenden Vermögensschaden des Reeders fehle, da dieser das Schiff schon wegen der den Werftaufenthalt bedingenden Reederarbeiten nicht gewinnbringend einsetzen könne. Zu beachten ist allerdings weiter, daß eine Verlängerung des für die Reederarbeiten notwendigen Aufenthalts infolge der Reparatur der Kollisionsschäden zu Lasten des Schädigers

geht, er somit während dieses Zeitraums einen dem Reeder entgangenen Gewinn zu ersetzen hat. Denn die Verlängerungszeit ist nicht durch die Reederarbeiten, sondern durch die Beseitigung der Kollisionsschäden bedingt. Indes stellt sich auch insoweit nicht die Frage der Vorteilsausgleichung, weil die Verlängerungszeit mit der Ausführung der Reederarbeiten nichts zu tun hat.

b) Diese Frage kann hingegen auftreten, wenn ein Schiff - wie hier MS "Cap San Lorenzo" - wegen der notwendigen Beseitigung eines Kollisionsschadens eine Werft aufsuchen muß und der Reeder den Aufenthalt auch für die Ausführung von Reederarbeiten nutzt. Sicher muß hier der Schädiger einen dem Reeder durch den Ausfall des Schiffes entgangenen Gewinn (als Folgeschaden der Kollision) ersetzen, soweit die Dauer des Werftaufenthalts durch die Reparatur der Kollisionsschäden bestimmt wird. Ferner dürfte sicher sein, daß ein Gewinnausfall des Reeders für die Zeit einer Verlängerung der Werftliegezeit infolge der Reederarbeiten nicht zu Lasten des Schädigers geht. Indes stellt sich bei gleichzeitiger Ausführung von Kollisions- und Reederarbeiten die weitere Frage, wie es zu beurteilen ist, wenn der Reeder dadurch bestimmte Ersparnisse hinsichtlich der Reederarbeiten erzielt (z.B. Wegfall eines sonst dafür erforderlichen Werftaufenthalts des Schiffes). Dazu wird in dem Senatsurteil v. 7. Juli 1960 - II ZR 57/59, VersR 1960, 902 bemerkt, daß in einem solchen Fall der Gesichtspunkt der Vorteilsausgleichung den Anspruch des Reeders wegen entgangenen Gewinns verkürzen kann. Voraussetzung hierfür ist, daß ein adäquater Zusammenhang zwischen dem Schadensereignis und dem Ereignis besteht, das den Vorteil gebracht hat, und die Anrechnung des Vorteils dem Sinn und Zweck des Schadenersatzrechts entspricht; auch darf die Anrechnung den Geschädigten nicht unzumutbar belasten und den Schädiger nicht unbillig begünstigen (BGHZ 8, 325, 329; 10, 107, 108; 30, 29, 33; 49, 56, 62; BGH LM § 249 Cb BGB Nr. 22).

c) Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Klägerin durch die gleichzeitige Vornahme von Kollisions- und Reederarbeiten für die letzteren einen sonst erforderlichen Werftaufenthalt (Jahresdockung) erspart. Entgegen der Ansicht der Revision der Klägerin besteht zwischen der Kollision und diesem Vorteil ein adäquater Zusammenhang, mag auch die zeitlich gleichzeitige Ausführung von Kollisions- und Reederarbeiten auf einem Entschluß der Klägerin beruhen. Denn es ist nicht außergewöhnlich, daß sich ein Reeder entschließt, die Zeit zur Vornahme gebotener Kollisionsreparaturen zugleich auch für Reederarbeiten zu nutzen. Auch ist nicht ersichtlich, daß es dem Sinn und Zweck des Schadensersatzrechts widersprechen oder den Reeder unzumutbar belasten oder den Schädiger unbillig begünstigen soll, wenn dem Reeder die Vorteile, die ihm durch das Ersparen eines besonderen Werftaufenthalts des Schiffes zur Durchführung von Reederarbeiten, insbesondere der üblichen Jahresdockung, erwachsen, auf seinen Anspruch wegen entgangenen Gewinns angerechnet werden. Das Berufungsgericht hat daher zu Recht gegenüber dem entgangenen Gewinn der Klägerin aus dem Ausfall des MS "Cap San Lorenzo" deren Vorteil aus einem für Reederarbeiten ersparten Werftaufenthalt zum Ausgleich gebracht.

d) Jedoch ist der Revision der Klägerin zuzugeben, daß die Feststellung des Berufungsgerichts, die Klägerin habe eine Jahresdockung mit dreieinhalb Tagen Werftaufenthalt erspart, verfahrensrechtlich zu beanstanden ist. Zu diesem Punkte hatte die Klägerin unter Beweisantritt vorgetragen (Schriftsatz v. 29. November 1979 S. 4), daß für die Reederarbeiten ein Werftaufenthalt von höchstens drei Tagen notwendig gewesen wäre. Auf diesen Vortrag ist das Berufungsgericht nicht eingegangen. Auch hat es nicht ausgeführt, aus welchen Gründen es die beantragte Beweisaufnahme abgelehnt hat. Das hätte aber - auch im Rahmen einer gemäß § 287 ZPO

erfolgten - Schätzung der ersparten Werftliegezeit geschehen müssen (vgl. BGH, Urt. v. 19. Dezember 1950 - I ZR 80/50, LM ZPO § 287 Nr. 1 sowie Rosenberg/Schwab, Zivilprozeßrecht 13. Aufl. S. 668). Insoweit bedarf es daher einer erneuten Prüfung durch das Berufungsgericht, so daß von dem Anspruch der Klägerin auf Ersatz entgangenen Gewinns noch ein Betrag von 5.332,38 DM (1/2 von 17.774,60 DM = 8.887,30 DM, hiervon 60 % = 5.332,38 DM) im Streit bleibt..

II. Das Berufungsgericht hat es außerdem abgelehnt, der Klägerin 60 % (= 507,43 DM) aus einem Betrag von 845,71 DM (vgl. Pos. 81 der Dispatche) zuzuerkennen, den sie für einen Sachverständigen zur Überprüfung der Reklamation eines Ladungsempfängers aufgewendet hat. Das greift die Revision der Klägerin mit Grund an.

Nach dem - von der Beklagten nicht näher bestrittenen - Vortrag der Klägerin (Schriftsatz v. 25. Mai 1978 S. 8) hatte der Empfänger einer mit MS "Cap San Lorenzo" beförderten Partie gefrorener Hasen im Fell einen durch die Kollision verursachten Schaden reklamiert. Das hat die Klägerin veranlaßt, einen Experten mit der Überprüfung zu beauftragen. Dieser hat einen nachträglichen Landschaden und damit die Unbegründetheit der Reklamation gegenüber der Klägerin festgestellt. Das ändert jedoch nichts daran, daß die Expertenkosten für die Klägerin einen Folgeschaden der Kollision darstellen. Dafür, daß der Empfänger, wie das Berufungsgericht ausgeführt hat, den Schaden möglicherweise auch ohne die Kollision bei der Klägerin reklamiert hätte, gibt der Inhalt der Akten nichts her. Die Klägerin verlangt deshalb zu Recht, daß ihr die Beklagte 60 % der Expertenkosten ersetzt.

III. Nach der - nicht näher begründeten - Ansicht des Berufungsgerichts steht der Klägerin auch kein Anspruch auf Ersatz von 60 % (= 149,41 DM) ihrer auf 249,19 DM bezifferten Reisekosten zur Seeamtsverhandlung zu. Damit trägt es nicht dem Umstand Rechnung, daß Kollisionen auf See - jedenfalls bei nicht unerheblichen Schäden der beteiligten Fahrzeuge - praktisch zwangsläufig ein Seeamtsverfahren nach sich ziehen, dessen Ergebnis wesentliche Bedeutung für die einzelnen Reeder haben kann (vgl. auch § 17 Abs. 2 des Gesetzes über die Untersuchung von Seeunfällen, wonach der Vorsitzende des Seeamts den Reeder, sofern möglich, vom Hauptverhandlungstermin zu verständigen hat, obwohl dieser in dem Verfahren nicht die Stellung eines Beteiligten hat). Mit Recht billigen daher Schaps/Abraham (Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil § 735 Rnr. 147) und Mittelstein (Das Recht der Binnenschifffahrt S. 376 Fußnote 49) dem Geschädigten in Höhe der Kosten seiner Teilnahme an der Seeamtsverhandlung einen Ersatzanspruch gegen den Schädiger zu. Richtig ist allerdings, daß das Seeamtsverfahren - anders als das Verklarungsverfahren nach §§ 522 f HGB oder nach §§ 11 f BinnSchG - von Amts wegen eingeleitet wird und auch nicht den Charakter eines zivilrechtlichen Beweis-sicherungsverfahrens hat. Das ändert jedoch nichts daran, daß das Seeamtsverfahren und die Kosten, die dem Reeder durch die Teilnahme an der Hauptverhandlung entstehen, adäquate Folgen der Kollision sind. Auch ist insoweit eine Begrenzung der Haftung des Schädigers aus dem Schutzzweck des § 823 Abs. 1 BGB nicht geboten. Daß die Rechtsprechung eine solche Begrenzung für die Verteidigungskosten eines Geschädigten in einem gegen ihn geführten Strafverfahren vornimmt (vgl. BGHZ 27, 138 f), ist vorliegend ohne Bedeutung. Ein vergleichbarer Fall ist insoweit nicht gegeben.

IV. Im Streit - im Rahmen der Revision der Klägerin - ist ferner die Frage, ob der Klägerin 60 % (= 7.174,60 DM) von ihr in Höhe von 11.957,60 DM aufgewendeter Anwaltskosten (vgl. Pos. 90 der Dispatche) als Schadensposten zustehen. Hierzu hatte die Klägerin vorgetragen (Schriftsatz v. 28. November 1979 S. 5):

"Die Parteien haben vor Einleitung dieses Prozesses außergerichtlich verhandelt und einen Vergleich geschlossen. Es handelt sich bei dieser Position um die Gebühren der unterzeichnenden Anwälte für diesen Vergleich. Damals ist nicht vereinbart worden, daß jede Partei die auf ihrer Seite entstandenen Kosten selbst tragen sollte. Mithin hat die Beklagte der Klägerin von diesen Kosten 60 % zu erstatten. Diese Gebühren können jedoch nicht im Rahmen der Kostenfestsetzung des laufenden Prozesses berücksichtigt werden, sondern sind als Schadens-Position einzusetzen."

Das Berufungsgericht hat sich mit diesem Vortrag der Klägerin nicht befaßt, sondern insoweit lediglich bemerkt, aus § 98 ZPO folge, daß die Klägerin die streitigen Anwaltskosten selbst tragen müsse. Mit dieser Begründung läßt sich ein Schadensersatzanspruch der Klägerin aber nicht verneinen, weil § 98 ZPO außerhalb eines Rechtsstreits nicht anwendbar ist. Es bedarf deshalb zu diesem Punkt ebenfalls weiterer Prüfung durch das Berufungsgericht. Dabei wird sich dieses zunächst mit der Behauptung der Beklagten (Schriftsatz v. 3. Januar 1980 S. 6) zu befassen haben, der Vergleich sei erst im Verlauf des Rechtsstreits über einzelne streitige Schadensposten abgeschlossen worden, was bedeuten würde, daß die Vergleichskosten den Prozeßkosten zuzurechnen sind. Sollte hingegen diese Behauptung nicht zutreffen, so geht es, sofern auch keine stillschweigende Kostenregelung zwischen den Parteien im Rahmen des Vergleichabschlusses anzunehmen sein sollte, um einen kollisionsbedingten Schadensposten der Klägerin, der zu 60 % von der Beklagten zu tragen ist.

V. Keinen Erfolg kann die Revision der Klägerin haben, soweit sie sich gegen die Ansicht des Berufungsgerichts wendet, die Klägerin könne von der Beklagten keinen Ersatz der auf 3.500 DM bezifferten Kosten für die Tätigkeit eines ihrer Angestellten im Zusammenhang mit der Aufmachung der Schadenstaxe verlangen (vgl. Pos. 3 der Dispache). Besondere Umstände, welche einen derartigen Ersatzanspruch rechtfertigen könnten (vgl. Senatsurt. v. 31. Mai 1976 - II ZR 133/74, VersR 1976, 938 sowie das Urt. d. VI.ZS. BGHZ 66, 112), hat die Klägerin nicht vorgetragen. Die behauptete Höhe der Kosten stellt allein noch keinen derartigen Umstand dar. Überdies ist nicht ersichtlich, wieso die Klägerin noch einen eigenen Angestellten neben den Experten ihres Versicherers bei der Aufstellung der Schadenstaxe einsetzen mußte.

Revision der Beklagten

Diese wendet sich in zwei Punkten gegen das Urteil des Berufungsgerichts. Zum einen hält sie dessen Ansicht für unzutreffend, daß die Beklagte der Klägerin 60 % der Kosten zu ersetzen habe, die ihr dadurch entstanden sind, daß sie die Güter, die für Bremen oder Hamburg bestimmt waren, in Rotterdam hat löschen, zwischenlagern und sodann zum jeweiligen Bestimmungshafen weiterbefördern lassen. Zum anderen rügt sie, daß das Berufungsgericht "ausschließlich auf der Durchführung des 'H[REDACTED]-G[REDACTED]'-Verfahrens beruhende Kosten" als kollisionsbedingten Schaden der Klägerin angesehen und auch hierfür eine Ersatzpflicht der Beklagten in Höhe von 60 % bejaht hat. In beiden Punkten hält das angefochtene Urteil einer rechtlichen Nachprüfung nicht stand.

I. 1. Bei den Kosten für das Löschen, Zwischenlagern und Weiterbefördern der Bremer und Hamburger Partien geht es um folgende Beträge:

a) 21.204,10 DM für das Weiterleiten einer Partie von 1000 Fässern Orangenkonzentrat nach Hamburg (vgl. Pos. 47 der Dispache);

b) 77.160,64 DM Löschkosten, Schuppenmiete, Ladekosten (vgl. Pos. 57 der Dispache);

c) 1.074,92 DM Ladekosten für MS "Cap San Augustin" (vgl. Pos. 58 der Dispache);

d) 36.244,62 DM Ladekosten für MS "Regine" (vgl. Pos. 59 der Dispache);

e) 21.706,22 DM Löschkosten an der Werft und Transportkosten (vgl. Pos. 65 der Dispache).

2. Nach Ansicht des Berufungsgerichts handelt es sich bei diesen Beträgen um Kollisionsschäden der Klägerin, da ohne den Schiffszusammenstoß die für Bremen und Hamburg bestimmten Partien in Rotterdam nicht hätten ausgeladen, zwischengelagert, auf andere Fahrzeuge verbracht und mit ihnen weiterbefördert werden müssen. Daß die Partien, wie die Beklagte behauptet habe, während der Reparatur des MS "Cap San Lorenzo" an Bord des Schiffes hätten bleiben können, brauche nicht weiter erörtert zu werden. Denn die Klägerin hätte es den Empfängern dieser Partien nicht zumuten können, die Waren über einen Monat lang bis zum Ende der Reparatur des MS "Cap San Lorenzo" in Rotterdam liegen zu lassen.

3. a) Der Revision der Beklagten kann nicht zugestimmt werden, soweit sie meint, die Kosten für das Löschen, Zwischenlagern und Weiterleiten der Bremer und Hamburger Partien könnten nicht als kollisionsbedingt angesehen werden. Läßt der Reeder, dessen Schiff nach einem Zusammenstoß zur Beseitigung der Kollisionsschäden eine Werft aufsuchen muß, die Ladung aus dem Schiff nehmen und sie mit Hilfe anderer Fahrzeuge an die im Frachtvertrag angegebenen Bestimmungsorte verbringen, so handelt es sich bei den ihm dadurch entstandenen (Mehr-)Kosten um kollisionsbedingte Folgeschäden. Daß der Senat in dem Urteil vom 7. Juni 1979 - II ZR 132/77, VersR 1979, 905 eine andere Auffassung vertreten habe, ist nicht richtig. Dort ging es um die ganz andere Frage, ob der Eigentümer der bei einer Kollision unbeschädigt gebliebenen Ladung von dem Eigner oder Schiffer des schuldigen Fahrzeugs die Kosten ersetzt verlangen kann, die ihm dadurch erwachsen sind, daß die Ladung zum Weitertransport von dem nicht-schuldigen Fahrzeug auf ein anderes hatte übergeschlagen werden müssen.

b) Zuzugeben ist der Revision der Beklagten, daß das Berufungsgericht nur unzureichend die Frage erörtert hat, ob die Klägerin mit dem Löschen, Zwischenlagern und Weiterleiten der Bremer und Hamburger Partien gegen die sich aus § 254 Abs. 2 BGB ergebende Pflicht verstoßen hat, den Schaden möglichst gering zu halten. Insoweit fehlt es bereits an jeder näheren Begründung für die Ansicht des Berufungsgerichts, die Klägerin hätte einen vorübergehenden Verbleib dieser - ohnehin auf einer längeren Seereise befindlichen - Partien den Bremer und Hamburger Empfängern nicht zumuten können. Überdies gibt hierfür der bisherige Vortrag der Parteien nichts her. Die Klägerin selbst hat die Notwendigkeit der Löschung und des Weitertransports der

Bremer und Hamburger Partien im wesentlichen auf die - von der Beklagten bestrittene - Behauptung gestützt, daß das Löschen der Ladung wegen der Eindockung und Reparatur des MS "Cap San Lorenzo" erforderlich gewesen sei, außerdem auf dem beschädigten Schiff jede Kühlmöglichkeit für die Güter gefehlt habe (Schrifts. v. 29. November 1979 S. 8 und v. 2. Dezember 1979 S. 8). Allerdings mag es nicht selten der Fall sein, daß wegen der Art von Kollisionschäden, der voraussichtlichen Zeitdauer ihrer Reparatur, der Besonderheit der hierfür erforderlichen Arbeiten, der Natur der Güter selbst oder aus anderen Gründen diese nicht im Schiff verbleiben können. Weiter mag dann die Notwendigkeit bestehen, sie mit anderen Fahrzeugen zu dem im Frachtvertrag vorgesehenen Bestimmungsort weiterzuleiten. Das alles bedarf jedoch wegen der Pflicht des Geschädigten, den Schaden möglichst gering zu halten, eingehender tatrichterlicher Prüfung, welche das Berufungsgericht nunmehr nachzuholen haben wird. Dabei wird es hinsichtlich des Einzelbetrages von 21.706,22 DM (vgl. oben 1 e) außerdem zu beachten haben, daß sich die Beklagte nicht, wie das Berufungsgericht meint, mit den zu diesem Punkt für sie ungünstigen Ausführungen des Landgerichts zufrieden gegeben hat. Vielmehr hat sie, worauf ihre Revision zutreffend hinweist, das erstinstanzliche Urteil auch insoweit angegriffen (Schrifts. v. 10. Oktober 1979 S. 28).

c) Klarzustellen ist noch folgendes:

Das Berufungsgericht hat von dem vorstehend unter 1 b) aufgeführten Betrag von 77.160,64 DM wegen eines - unstreitigen - Rechenfehlers 10.310,20 DM abgezogen (BU. S. 23 unten). Die Revision der Beklagten nimmt das ebenfalls als richtig hin (Schrifts. v. 4. Februar 1981 S. 3 unten). Die Differenz der beiden Beträge ergibt jedoch nicht, wie sie - offenbar irrtümlich - errechnet hat, 67.160,64 DM, sondern

66.850,44 DM. Demgemäß sind die Kosten für das Löschen, Zwischenlagern und Weiterleiten der Bremer und Hamburger Partien statt mit einer Gesamtsumme von 147.390,50 DM nur mit einer solchen von 147.080,30 DM anzusetzen. Das war bei der Fassung von Ziff. I 2 a) der Urteilformel zu berücksichtigen. Statt von der Revision der Beklagten angenommener 88.434,30 DM (= 60 % von 147.390,50 DM) war dort der Betrag von 88.248,18 DM (= 60 % von 147.080,30 DM) einzusetzen, ohne daß es wegen des Differenzbetrages von 186,12 DM einer Zurückweisung der Revision der Beklagten bedarf, da insoweit ein sachlicher Streit nicht besteht.

II. 1. Nach Ansicht der Revision der Beklagten betreffen folgende Beträge der Dispathe "ausschließlich auf der Durchführung des 'H[REDACTED]-G[REDACTED]-Verfahrens' beruhende (und deshalb der Klägerin nicht zu ersetzende) Kosten":

a) Pos. 38: 34.765,50 DM für die Taxation und Feststellung von Havariekosten;

b) Pos. 40 Punkt 2: 2.614,88 DM für H[REDACTED]-G[REDACTED] Dokumente;

c) Pos. 41 und 82: 1.439,20 und 1.740 DM für die Abwicklung von H[REDACTED]-G[REDACTED] Formalitäten;

d) Pos. 83: 5.125 DM für Abrechnungen der Agenturen mit den Ladungsbeteiligten;

e) Pos. 84: 5.115 DM für die EDV-technische Bearbeitung der Average-Bonds, der Einschußquittungen und der General-Average-Accounts;

f) Pos. 88: 50.625,39 DM für die Berechnung der Kosten der großen Haverei, der Aufmachung der Dispache, der Durchführung der Abrechnung und der Verwaltung des Treuhandkontos;

g) Pos. 89: 3.550 DM für Druck und Vervielfältigung der Dispache.

2. Das Berufungsgericht meint, die Beklagte habe der Klägerin von der Gesamtsumme (= 104.974,97 DM) dieser Einzelbeträge 60 % (= 62.984,98 DM) zu ersetzen, weil es sich insoweit ebenfalls um kollisionsbedingte Kosten der Klägerin handle. Demgegenüber vertritt die Revision der Beklagten die Ansicht, daß die Klägerin schon deshalb keinen Ersatz für diese Kosten beanspruchen könne, weil für die Beseitigung des Kollisionsschadens zwar Bergungsmaßnahmen und Reparaturarbeiten erforderlich gewesen seien, hingegen nicht die Durchführung eines "H- G"-Verfahrens; dieses - zudem auf einem besonderen Entschluß der Klägerin beruhende - Verfahren habe lediglich bezweckt, die Kosten für die Hilfeleistung und Bergung sowie einen erheblichen Teil der Umschlagkosten auf Schiff und Ladung zu verteilen. Dabei verkennt die Revision der Beklagten, daß auch die Kosten des Reeders, die ihm nach einer Kollision im Zusammenhang mit der Verteilung der Rettungsaufwendungen nach den Vorschriften der großen Haverei (§§ 700 f HGB) erwachsen sind, zu den Folgeschäden des Schiffszusammenstoßes gehören.

3. Mit Erfolg rügt die Revision der Beklagten hingegen, daß das Berufungsgericht hier ebenfalls nicht hinreichend geprüft hat, ob die Klägerin ihrer Pflicht nachgekommen ist, den Schaden möglichst gering zu halten. Dazu ist zu bemerken:

Geraten Schiff und Ladung infolge einer Kollision in eine gemeinsame Gefahr, so kann der Reeder dieses Schiffes von denjenigen, die ihm auf Grund des Schiffszusammenstoßes zum Schadensersatz verpflichtet sind, neben seinen Rettungsaufwendungen auch die Kosten für deren Feststellung, Sicherung und Verteilung nach den Vorschriften der großen Haverei ersetzt verlangen, wenn diese von ihm veranlaßten Maßnahmen, insbesondere die Dispachierung der Rettungsaufwendungen, notwendig gewesen sind (vgl. auch Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 2. Teil § 735 Rnr. 148). Das wird grundsätzlich zu bejahen sein, wenn - wie vorliegend - zwischen den Reedern der kollisionsbeteiligten Fahrzeuge Streit in der Verschuldensfrage besteht oder wenn die Deckung der Rettungsaufwendungen durch den Reeder des schuldigen Schiffes wegen dessen Möglichkeit, seine Haftung nach den §§ 486 f HGB zu beschränken, ganz oder teilweise ungewiß ist. Bei solchen Umständen braucht der Reeder des beschädigten Schiffes - auch unter Berücksichtigung seiner Schadensminderungspflicht - nicht von einer Inanspruchnahme der Ladungsbeteiligten nach den §§ 700 f HGB und der damit regelmäßig erforderlichen Feststellung, Sicherung und Dispachierung seiner Rettungsaufwendungen abzusehen, da er ihnen gegenüber keinen Verschuldensnachweis führen muß und insoweit die Möglichkeit einer Haftungsbeschränkung nach den §§ 486 f HGB bedeutungslos ist.

Nun kennzeichnet den Streitfall aber die Besonderheit, daß auch die Besatzung des von der Klägerin bereederten MS "Cap San Lorenzo" ein Verschulden an der Kollision und damit an der Gefahr trifft, in welche dieses Schiff und seine Ladung durch den Zusammenstoß mit MS "Helena Oldendorff" geraten sind. Dadurch ist die Regelung des § 702 Abs. 2 und

3 HGB bedeutsam, auf Grund deren der Beteiligte, den ein Verschulden an der großen Haverei trifft (hier: die Klägerin), wegen seiner Rettungsaufwendungen von den übrigen Beteiligten (hier: den Ladungsempfängern) keine Vergütung verlangen kann. Grundsätzlich besteht für ihn dann auch nicht die Notwendigkeit, seine Rettungsaufwendungen feststellen, sichern und dispachieren zu lassen.

Indes kann es anders liegen, wenn, wie beim derzeitigen Verfahrensstand zu Gunsten der Klägerin zu unterstellen ist, das Mitverschulden der Besatzung des MS "Cap San Lorenzo" an der Kollision bei vernünftiger Betrachtung zunächst zweifelhaft sein konnte, da die Klägerin es in diesem Falle im Interesse aller an der großen Haverei Beteiligten nicht versäumen durfte, die jeweils notwendigen Maßnahmen zur Vorbereitung und Durchführung eines "H-G"-Verfahrens (beispielsweise die Beschaffung der Havarie-Bonds oder sonstiger Sicherheiten vor Auslieferung der Güter) zu treffen. Soweit der Klägerin dadurch Kosten erwachsen sind, wird zwar auch dann zwischen ihr und den Ladungsempfängern die Regelung des § 702 Abs. 2 und 3 HGB zum Zuge kommen. Für die diesbezügliche Schadensersatzpflicht der Beklagten ist hingegen die Frage der Erforderlichkeit der jeweiligen Maßnahme zum Zeitpunkt ihrer Durchführung maßgebend, da zwischen den Parteien die Regelung des § 702 Abs. 2 und 3 HGB nicht gilt.

Da das Berufungsgericht bei der Prüfung des Anspruchs der Klägerin auf Ersatz von 60 % ihrer Kosten für das "H-G"-Verfahren auf die Besonderheiten eines von der Klägerin zu vertretenden Verschuldens der Besatzung des MS "Cap San Lorenzo" nicht eingegangen ist, bedarf es auch zu diesem Punkte - gegebenenfalls nach ergänzendem Vorbringen der Parteien - erneuter tatrichterlicher Prüfung.

III. Der bisherige Parteivortrag gibt nichts dafür her, daß die Ladungsempfänger einen Teil der Schadensbeträge, gegen welche sich die Beklagte im Revisionsrechtszug noch wendet, endgültig übernommen haben. Der Senat sieht deshalb davon ab, auf die rechtliche Bedeutung eines solchen Verhaltens der Ladungsempfänger, insbesondere auf die dabei in den Vordergrund tretende Frage einzugehen, welche Rolle in diesem Zusammenhang die Regelung spielt, daß nach den Vorschriften über die große Haverei der schuldige Beteiligte letztlich alle Schäden und Kosten zu tragen hat (§ 702 Abs. 2 HGB).

Stempel

Die Richter am Bundesgerichtshof
Fleck und Brandes können urlaubs-
halber nicht unterschreiben.

Stempel

Dr. Bauer

Dr. Kellermann