

BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

II ZR 91/85

URTEIL

Verkündet am

16. September 1985
Spengler,

in dem Rechtsstreit

Justizangestellte
**als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle**

der M[REDACTED]-U[REDACTED] Robert W[REDACTED] GmbH & Co. KG,
vertreten durch die M[REDACTED]-U[REDACTED] Robert W[REDACTED] GmbH,
diese vertreten durch den Geschäftsführer Robert W[REDACTED],
M[REDACTED] Str. 5, E[REDACTED],

Beklagten und Revisionsklägerin,

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

gegen

den Schiffseigner L.H. D[REDACTED], B[REDACTED]straat 21 A,
R[REDACTED] (Holland),

Kläger und Revisionsbeklagten,

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

Der II. Zivilsenat des Bundesgerichtshofes hat auf die mündliche Verhandlung vom 16. September 1985 durch den Vizepräsidenten des Bundesgerichtshofes Dr. h.c. Stimpel und die Richter Dr. Schulze, Dr. Bauer, Bundschuh und Dr. Seidl

für Recht erkannt:

Auf die Revision der Beklagten wird das Urteil des Schiffahrtsobergerichts Karlsruhe vom 28. Februar 1985 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung - auch über die Kosten des Revisionsverfahrens - an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand:

Der Kläger ist Eigner und Schiffer des MS "Roelof". Mit dem Fahrzeug hat er im August 1981 eine Ladung von 497 t Lava von einer oberrheinischen Ladestelle nach Schoten bei Antwerpen befördert. Ursprünglicher Absender ist die Beklagte gewesen. Sie hatte den Beförderungsauftrag der Heinrich C. F. S. [REDACTED] KG in Bremen (nachfolgend: S. [REDACTED]) erteilt und deren Frachtforderung im voraus bezahlt. S. [REDACTED] hat den Kläger im Rahmen

- 3 -

eines mit ihm im Jahre 1979 für die Dauer eines Jahres geschlossen und dann jeweils um ein Jahr verlängerten "Chartervertrags" den Transport durchführen lassen. Nach dem Vertrag hatte S. das Schiff des Klägers "gemietet", zuletzt "zu einem Satz von hfl 375 pro Tag netto". Während der Reise hat der Kläger am 18. August 1981 der Beklagten anwaltschaftlich mitteilen lassen, daß er von S. (diese hat am 19. August 1981 Konkurs angemeldet) für die Beförderung der Güter keine Zahlungen erhalten habe und deshalb von seinem Frachtführerpfandrecht Gebrauch machen werde, wenn seine Forderung an S. nicht erfüllt werde. Die Beklagte hat erwidert, daß sie "die mit S. ausgehandelte Fracht ./. 5 %" an den Kläger zahlen werde, "sobald gerichtlich rechtskräftig entschieden ist, daß zu seinen Gunsten ein Pfandrecht besteht". Auf Grund dieser Erklärung hat der Kläger die Güter ausgeliefert. Seine Forderung gegenüber S. beträgt 3.000 hfl (8 Tage zu 375 hfl).

Der Kläger hat beantragt festzustellen, daß ihm auf Grund der Reise gemäß Frachtbrief vom 14. August 1981 ein Pfandrecht an der Ladung zustand. Demgegenüber verneint die Beklagte ein solches Recht des Klägers; er sei nicht Frachtführer, sondern lediglich Vermieter des Schiffes gewesen.

Das Schifffahrtsgericht und das Schifffahrtsobergericht haben der Klage stattgegeben. Mit der - zugelassenen - Revision verfolgt die Beklagte den Antrag weiter, die Klage abzuweisen. Der Kläger beantragt Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe:

Die Revision hat Erfolg.



JLaw – Gesetze und Urteile
Kostenlos
Über 200 Gesetze
Über 100.000 Urteile
[\(mobile App\)](#)



1. Der Frachtführer auf Binnengewässern hat wegen der Frachtforderung ein Pfandrecht an dem Gute (§ 26 BinnSchG, § 440 Abs. 1 HGB). Damit soll ihm die Übernahme der Güter auch ohne Vorschuß des Absenders erleichtert werden (vgl. Helm in Großkomm. HGB § 440 Anm. 1; Wüstendörfer, Neuzeitliches Seehandelsrecht 2. Aufl. S. 349). Hingegen steht dem Vermieter eines Schiffes wegen seiner Mietforderung kein Pfandrecht an den vom Mieter beförderten Gütern zu. § 559 BGB räumt lediglich dem Grundstücksvermieter ein Pfandrecht an den eingebrachten Sachen des Mieters ein. Die Vorschrift gilt nicht für Sachen, die sich in einem Schiff befinden (MünchKomm-Voelskow § 559 Rn. 15). Allerdings wird dieses in einzelnen Punkten rechtlich einem Grundstück ähnlich behandelt (vgl. Schiffsrechtgesetz v. 15. November 1940; §§ 162 ff. ZVG). Das rechtfertigt es aber nicht, § 559 BGB auf die Schiffsmiete sinngemäß anzuwenden. Dem steht schon der Ausnahmecharakter des Vermieterpfandrechts als ein gesetzliches und besitzloses Pfandrecht entgegen (vgl. BGHZ 60, 22, 24 sowie Braxmeier in LM Anm. zu § 559 BGB Nr. 5). Zudem können Güter, die nur zu dem vorübergehenden Zweck der Beförderung auf einem Schiff untergebracht sind, nicht als eingebrachte Sachen im Sinne des § 559 BGB angesehen werden (vgl. MünchKomm-Voelskow a.a.O. Rn. 22). Ebensowenig kann zu Gunsten des Vermieters eines Frachtschiffes angenommen werden, daß ihm in entsprechender Anwendung des § 26 BinnSchG i.V.m. § 440 Abs. 1 HGB ein Pfandrecht an den mit dem Schiff beförderten Gütern zusteht. Eine solche Anwendung muß schon daran scheitern, daß § 440 HGB auf die mit einem Mietvertrag nicht vergleichbaren frachtrechtlichen Beziehungen zwischen den Ladungsbeteiligten und dem Frachtführer zugeschnitten ist, ferner der Schiffsvermieter regelmäßig keinen Besitz an den beförderten Gütern hat. Das alles gilt auch dann, wenn die Schiffsmiete mit einem Dienstvertragsvertrag verbunden ist. Soweit im seerechtlichen Schrift-

tum die Ansicht vertreten wird, auf eine Mietcharter mit Employmentklausel seien die Regeln des Raumfrachtvertrags analog anzuwenden (Prüßmann/Rabe, Seehandelsrecht 2. Aufl. § 556 Anm. B 3 d), braucht hierauf, insbesondere auf die Zulässigkeit einer entsprechenden Anwendung des § 623 HGB (Verfrachterpfandrecht), nicht weiter eingegangen zu werden, weil es sich bei einer derartigen Charter um einen speziellen Vertrag handelt.

2. Ob die entgeltliche Überlassung eines Frachtschiffes samt seiner Besatzung zur Güterbeförderung an einen Dritten eine frachtrechtliche Vereinbarung oder einen Mietvertrag verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag darstellt, ist bei den vielfältigen Gestaltungsmöglichkeiten solcher Überlassungsverträge oft nicht leicht und nur anhand der jeweiligen Umstände des Einzelfalls zu entscheiden (vgl. auch Vortisch/Zschucke, Binnenschiffahrts- und Flößereirecht 3. Aufl. BSchG § 26 Anm. 9 d). Hat der Schiffseigner dem Dritten das Schiff nebst Besatzung zur freien Verfügungsgewalt zu überlassen und erschöpft sich darin seine vertragliche Pflicht, so liegt regelmäßig Schiffsmiete verbunden mit einem Dienstverschaffungsvertrag vor (Vortisch/Zschucke a.a.O.; Mittelstein, Das Recht der Binnenschiffahrt S. 127; vgl. auch Senatsurt. v. 28. Mai 1962 - II ZR 23/61, VersR 1962, 713 sowie BGH, Urt. v. 14. Juli 1970 - VI ZR 203/68, VersR 1970, 934, 935). Verbleibt hingegen der Besitz an dem Schiff bei dem Schiffseigner und schuldet er die Beförderung der in seine Obhut gegebenen Güter, so ist im allgemeinen ein Frachtverhältnis zu dem Dritten anzunehmen (Senatsurt. v. 22. Mai 1958 - II ZR 281/56, LM § 13 UmstG Nr. 2; vgl. auch Schaps/Abraham, Seerecht 4. Aufl. Seehandelsrecht 1. Teil vor § 556 Rn. 17; Karsten Schmidt, Handelsrecht S. 691). Das kann auch dann ohne weiteres der Fall sein,

wenn das Entgelt des Dritten sich nach Zeitabschnitten, etwa nach Tagen, bestimmt. Insoweit liegt, wie es bei Zeitfrachtverträgen üblich ist, lediglich eine andere Berechnungsart der Fracht vor, die nicht an die einzelne Frachtreise und an die Art sowie die Menge der Güter anknüpft, sondern an die Tragfähigkeit des Schiffes und einen bestimmten Zeitabschnitt.

3. Nach Ansicht des Schifffahrtsgerichts, dessen Gründen das Berufungsgericht gefolgt ist (§ 543 Abs. 1 ZPO), handelt es sich bei dem Chartervertrag zwischen Schoppe und dem Kläger um keinen Miet-, sondern um einen Frachtvertrag. Gegenstand des Vertrags sei nicht die Überlassung des Schiffes verbunden mit gewissen Dienstleistungen des Klägers und der Besatzung gewesen, sondern die Beförderung von Gütern während der Vertragslaufzeit, wobei es S. [REDACTED] überlassen geblieben sei, Art und Menge der zu befördernden Güter sowie die jeweiligen Lade- und Löschräume zu bestimmen. Dafür spreche insbesondere die ausdrückliche Verpflichtung des Klägers, alle Reisen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffsführers auszuführen. Auch stehe der Annahme frachtvertraglicher Beziehungen weder entgegen, daß der Kläger eine nach Tagen bemessene pauschale Vergütung erhalten und S. [REDACTED] bestimmte Betriebskosten sowie Überstunden zu vergüten gehabt habe, noch daß in dem Chartervertrag das Entgelt des Klägers verschiedentlich als Miete bezeichnet worden sei. Bei der Berechnung der Vergütung des Klägers nach Tagen handle es sich nur um eine andere Berechnung der - fälschlich als Miete bezeichneten - Fracht (Zeitfracht), weil bei Vertragsschluß die einzelnen vom Kläger auszuführenden Reisen sowie Art und Menge der jeweils zu befördernden Güter noch nicht festgestanden hätten.

4. Die Revision greift diese Ausführungen mit Erfolg an. Allerdings vermag sie nicht aufzuzeigen, daß die Vorinstanzen

die oben unter Nr. 2 dargelegten Grundsätze verkannt haben. Mit Recht rügt sie hingegen, daß sie den Inhalt des Chartervertrags entgegen der Vorschrift des § 286 Abs. 1 ZPO nicht erschöpfend gewürdigt haben. So sind sie nicht darauf eingegangen, daß das von S [REDACTED] mit dem Kläger vereinbarte Entgelt am 15. eines jeden Monats und offenbar unabhängig von der Beschäftigung des Schiffes zu zahlen war. Ferner fehlt eine nähere Würdigung der Absprache, daß bei "Eis/Hochwasser/Streik etc.", also bei beeinträchtigter Nutzungsmöglichkeit des Schiffes, nur "50 % der Miete" und bei mangelnder Einsatzbereitschaft desselben "keine Miete" zu entrichten war, wenn die Gründe hierfür "vom Anmieter nicht zu verantworten sind, wie z. B. Maschinenschaden, Havarie etc.". Das alles könnte auf ein Mietverhältnis hindeuten (vgl. auch § 537 BGB) und gegen die von den Vorinstanzen angenommene frachtrechtliche Beziehung sprechen, zumal S [REDACTED] die "sonstigen Schifffahrtsunkosten wie Hafengeld, Kanalabgaben etc." und offensichtlich auch die Treibstoffkosten zu tragen hatte, wobei dem Kläger das Bunkern bei einem bestimmten Unternehmen vorgeschrieben war. Im übrigen weist die Pflicht des Klägers, "alle Reisen mit der Sorgfalt eines ordentlichen Schiffsführers auszuführen nicht mit besonderer Stärke auf das Vorliegen eines Frachtvertrags zwischen S [REDACTED] und dem Kläger hin. Diese Pflicht kann ebenso in den Rahmen einer von ihm übernommenen Dienstleistung gehören wie auch die weitere Pflicht, "ein Tagebuch zu führen". Auch dazu mangelt es an einer ausreichenden Erörterung durch die Vorinstanzen.

5. Danach kann das angefochtene Urteil keinen Bestand haben. Vielmehr bedarf die Sache erneuter tatrichterlicher Würdigung. Für die anderweite Verhandlung und Entscheidung könnte es ange-

zeigt sein, unter sachkundiger Beratung zu prüfen, ob sich in den einschlägigen Schiffahrtskreisen eine bestimmte allgemeine Auffassung darüber gebildet hat, welche Partei bei einem Vertrag der vorliegenden Art die freie Verfügungsgewalt über das Schiff ausübt oder wem die Beförderungspflicht und die Obhut für die Güter obliegt (für einen ähnlichen Fall vgl. Handelsbräuche in der Rheinschiffahrt, 10. Aufl. Nr. 24).

Stempel

Bundschuh

Dr. Schulze

Dr. Seidl

Dr. Bauer