

22

Für das Nachschlagewerk!
Für die Amtliche Sammlung!

Gesetz: BinnSchG §§ 78, 82; HGB § 716.

Rechtssatz: Wenn nach dem Sinken eines Binnenschiffes zunächst ein Teil der Ladung auf Veranlassung des Ladungsinteressenten, wenn auch mit Tuldung des Schiffers, gehoben wird, so kommt es für die Frage, ob diese Bergungsaktion zur großen Haverei gehört, darauf an, ob sie den Teil eines einheitlichen, zum Nutzen von Schiff und Ladung veranstalteten Rettungswerkes ist, oder ob eine Sondermaßnahme vorliegt, die nur im eigenen Interesse des Ladungsbeteiligten vorgenommen wird, um in jedem Falle zunächst die Ladung in Sicherheit zu bringen (Bestätigung der Rechtsprechung in RZ 165, 166 /179 ff/).

Aktenzeichen: I ZR 12/52

AG Dortmund

Urteil des BGH vom 20. Juni 1952 OLG (Schiffahrtsobergericht)

H a m m

I ZR 12/52

Verkündet am 20. Juni 1952
Grunau, Justizobersekretär,
als Urkundsbeamter der Ge-
schäftsstelle

I M N A M E N D E S V O L K E S

In dem Rechtsstreit

des S [REDACTED]-Versicherungsverein A.G. L [REDACTED] (V. [REDACTED]),
H [REDACTED], V [REDACTED]sweg [REDACTED], vertreten durch seinen Vorstand,
Klägers und Revisionsklägers,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

g e g e n

die Firma H a [REDACTED] A.G., H [REDACTED]-Li [REDACTED], vertreten
durch ihren Vorstand,

Beklagte und Revisionsbeklagte,

- Prozeßbevollmächtigter: Rechtsanwalt Dr. [REDACTED] -

hat der Erste Zivilsenat des Bundesgerichtshofs auf die
mündliche Verhandlung vom 20. Juni 1952 unter Mitwirkung
der Bundesrichter Prof. Dr. Lindenmaier, Schmidt, Dr. Birn-
bach, Wilde und Dr. Benkard für Recht erkannt:

Die Revision des Klägers gegen das Urteil des
7. Zivilsenats des Oberlandesgerichts (Schiffahrts-
obergerichts) in Hamm vom 22. November 1951 wird
auf seine Kosten zurückgewiesen.

Von Rechts wegen

- 2 -

Tatbestand:

Der dem Schiffer Arno Se [REDACTED] gehörende Schleppkahn "Sel [REDACTED]", der beim Klüger kaskoversichert ist, wurde am 16. Januar 1948 im Hafen D [REDACTED]-Har [REDACTED] mit 602 t Kohle, die für die Beklagte bestimmt waren, beladen. Die Abfahrt nach H [REDACTED] war auf den 18. Januar 1948 festgesetzt worden. Infolge eines in der Nacht vom 17. Januar zum 18. Januar 1948 einsetzenden starken Sturmes wurde der Kahn gegen die Böschung geschleudert, erlitt dadurch ein Leck und sank am Morgen des 18. Januar gegen 5 Uhr. Bald nach dem Unfall ließ der Befrachter oder Ablader, die Zeche Har [REDACTED] in D [REDACTED], ohne Anweisung, aber mit Tuldung des Schiffseigentümers etwa zwei Drittel der Ladung heben. Das Schiff selbst mit dem restlichen Drittel der Ladung wurde erst im März 1948 gehoben.

In der auf Veranlassung des Klügers aufgenommenen Dispatche wurden die Kosten für die Hebung des Schiffes und von rund 200 t Kohlen (= 1/3 der Ladung) in Höhe von 18.526,56 RM und 135,20 DM anteilmäßig auf Schiff und Ladung so verteilt, daß auf das Schiff 11.027,71 RM und 80,84 DM und auf die Ladung 7.498,85 RM und 54,72 DM entfielen. Nach Umstellung des Betrages von 7.498,85 RM auf 749,88 DM entfielen nach der Dispatche auf die Ladung 804,60 DM (nämlich 749,88 DM und 54,72 DM). Von diesem Betrage zahlte die Beklagte 400,- DM an den Klüger, verweigerte aber die Zahlung des Restes. Diesen Rest von 404,60 DM verlangt der Klüger als Rechtsnachfolger des Schiffseigentümers mit der beim Amtsgericht (Schiffahrtsgericht) erhobenen Klage.



Die Beklagte hat um Klageabweisung gebeten und geltend gemacht, als Vergleichswert der Ladung dürfe in der Dispache nicht der Wert der ganzen Ladung von 602 t Kohlen eingesetzt werden, da sich bei der Hebung des Schiffes im März 1948 nur noch etwa 200 t Kohlen im Schiff befunden hätten. Nur dieser Teil der Ladung dürfe zu den Kosten mit herangezogen werden. Die gesetzlichen Voraussetzungen der großen Haverei seien hinsichtlich des ersten Teiles der Ladung nicht erfüllt, weil deren Bergrung nicht vom Schiffer und auch nicht auf seine Anweisung durchgeführt worden sei, vielmehr der Verländer, die Zeche Har [REDACTED], aus eigenem Entschluß gehandelt habe. Demgemäß seien auch die Kosten für diese Hebung nicht in der Haverei-Berechnung eingesetzt worden.

Das Amtsgericht hat die Klage aus Rechtsgründen abgewiesen. Die Berufung des Klägers ist vom Oberlandesgericht (Schiffahrtsobergericht) zurückgewiesen worden. Mit der - vom Oberlandesgericht zugelassenen - Revision verfolgt der Kläger seinen Klageantrag weiter, während die Beklagte um Zurückweisung der Revision bittet.

Entscheidungsgründe:

Der Berufungsrichter ist zu dem Ergebnis gelangt, daß nur etwa ein Drittel der Ladung zu den Haverei-Kosten beitragspflichtig sei. Er hat daher von den Kosten von 749,88 DM, die nach der Dispache auf die Ladung entfallen, zwei Drittel abgesetzt und die Beklagte demgemäß nur noch mit 249,96 DM zuzüglich 54,12 IM für Kosten der Dispache u.a.

als beitragspflichtig erachtet. Da die Beklagte bereits 400,- DM auf ihren hiernach nur 304,68 DM betragenden Anteil bezahlt habe, sei die Klage unbegründet.

I. Dem Berufungsgericht ist in seiner Beurteilung der Sach- und Rechtslage beizutreten. Der gesamte Schaden, welcher die große Haverei bildet, wird von Schiff und Ladung getragen, muß also über Schiff und Ladung nach dem Verhältnis ihrer Werte verteilt werden (§§ 78 Abs 2, 85 BinnSchG, § 716 HGB). Die Höhe der Beträge, die zu verrechnen sind, ist zwischen den Parteien unstreitig. In ihnen sind die Kosten für die von dem Verloader veranlaßte Hebung der ersten zwei Drittel der Ladung nicht enthalten. Streitig ist aber unter den Parteien, ob die Beklagte bei der Verteilung des Schadens auf Schiff und Ladung mit dem Wert der gesamten Ladung beitragspflichtig ist oder nur hinsichtlich des einen Drittels, das sich bei der Hebung des Schiffes noch im Schiff befunden hatte.

Die Beitragspflicht der Beklagten mit der ganzen Ladung kann nicht schon, wie das Berufungsgericht zutreffend darlegt, aus der Bestimmung des § 718 HGB, die gemäß § 85 BinnSchG auf die Binnenschiffahrt anwendbar ist, hergeleitet werden. Nach dieser Vorschrift ist die Ladung beitragspflichtig

"mit den am Ende der Reise bei dem Beginn der Löschung noch vorhandenen Gütern oder, wenn die Reise durch den Verlust des Schiffes endet, mit den in Sicherheit gebrachten Gütern, soweit in bei...

den Fällen diese Güter sich zur Zeit des Haverei-
Falles an Bord des Schiffes ... befunden haben".
Darüber aber, ob die Hebung der ersten zwei Drittel
Ladung bereits zur großen Haverei gehörte, streiten
die Parteien gerade. Mit Recht hat daher das Berufungs-
gericht die Entscheidung darauf abgestellt, ob in Bezug
auf die Teilhebung der zwei Drittel Ladung die allgemei-
nen Voraussetzungen der §§ 78, 83 BinnSchG erfüllt sind.

Diese Prüfung ist auch nicht etwa, wie die Beklagte
geltend macht, deshalb entbehrlich, weil im Streitfall
nur die Bergungskosten für das Schiff und das gemeinsam
mit dem Schiff gehobene letzte Drittel der Ladung in die
Havereiberechnung eingesetzt worden sind. Die Auffassung
der Beklagten, es sei offenbar unbillig, die Beklagte mit
dem Vergleichswert der ganzen Ladung beitragspflichtig
zu machen, obwohl die Bergungskosten nur durch die He-
bung von einem Drittel der Ladung (ausser dem Schiff)
entstanden seien, übersieht, daß diese Rechtsfolge dann
nicht unbillig, sondern durchaus gerechtfertigt wäre,
wenn auch die Kosten der Hebung der ersten zwei Drittel
der Ladung an und für sich zur großen Haverei gehören
würden, ihre Geltendmachung in der Dispache aber nur
aus irgendwelchen Gründen verabsäumt worden wäre.

II. Große Haverei sind nach § 78 BinnSchG alle Schäden,
welche einem Schiff oder der Ladung oder beiden "zum
Zweck der Errettung beider aus einer gemeinsamen Gefahr"
von dem Schiffer oder auf dessen Geheiß vorsätzlich zu-
gefügt werden, sowie die Kosten, die zu dem bezeichneten

Zweck von dem Schiffer oder nach seiner Anweisung von einem der Ladungsbeteiligten aufgewendet werden. Das Wesen der großen Haverei beruht hiernach auf dem Gedanken, daß mit Rücksicht auf die zwischen Schiff und Ladung bestehende Interessengemeinschaft die zur Rettung beider aus gemeinsamer Gefahr erbrachten außerordentlichen Opfer von allen Beteiligten gleichmäßig getragen werden sollen (RGZ 165, 166 /T717). Im § 82 BinnSchG sind sodann eine Reihe von Vorschriften enthalten, die den Umfang der großen Haverei regeln, deren Anwendbarkeit aber, wie in den Eingangsworten der Vorschrift ausdrücklich hervorgehoben wird, voraussetzt, daß die allgemeinen Tatbestandsmerkmale der großen Haverei erfüllt sind. Für den vorliegenden Streitfall kommt von diesen Bestimmungen § 82 Ziff 3 Abs 3 in Betracht, der, wie folgt, lautet:

"Ist das Schiff gesunken, ohne daß dies zur Rettung von Schiff und Ladung vorsätzlich herbeigeführt war, so gehören zwar nicht die durch den Unfall verursachten Schäden, wohl aber die zur gemeinsamen Hebung von Schiff und Ladung verwendeten Kosten ... zur großen Haverei."

Die daraus folgende Beitragspflicht der Ladung zu den Haverei-Kosten kommt jedoch nur dann und nur insoweit zum Zuge, als eben die allgemeinen Voraussetzungen der großen Haverei auch in Bezug auf die Ladung erfüllt sind.

Das Berufungsgericht hat dies verneint, da die Rettung des ersten Teiles der Ladung nicht mit dem Ziele

der gemeinsamen Rettung von Schiff und Ladung stattgefunden habe. Der Kläger habe, so führt das Berufungsgericht aus, lediglich vorgetragen, daß die Teilentladung im eigenen Interesse der Zeche erfolgt sei, daß die Gefahr für das Schiff dadurch verringert und die Hebung des Schiffskörpers erleichtert worden sei. Der Kläger habe aber zugeben müssen, daß dies der Zeche vermutlich gleichgültig gewesen sei. Es sei offensichtlich und entspreche den Lebenserfahrungen, daß sich die Zeche bei ihrer Rettungsmaßnahme zugunsten der Ladung nicht das Ziel der Rettung des Schiffes gesetzt habe, wenn sie vielleicht auch das Bewußtsein gehabt haben möge, durch die Herausnahme eines Teiles der Kohlen die spätere Hebung des Kahns zu erleichtern. Eine dahingehende Absicht und ein Interesse der Zeche habe der Kläger jedoch weder dargetan noch behauptet. Diesen Ausführungen des Berufungsgerichts ist beizutreten.

Für die Anwendbarkeit der Vorschriften über die große Haverei ist es erforderlich, daß ein einheitliches Rettungswerk zur Rettung von Schiff und Ladung aus gemeinsamer Not vorliegt. Dieses Rettungswerk muß vom Schiffer veranlaßt sein oder mindestens mit seinem Einverständnis erfolgen, das auch stillschweigend erteilt werden kann (RGZ 98, 171). Deshalb ist in der Rechtsprechung das entscheidende Merkmal zur Abgrenzung des einheitlichen Rettungswerks von Sondermaßnahmen, die nicht zur großen Haverei gehören, in der Willensrichtung des Schiffers oder der mit seinem Einverständnis handelnden Person erblickt worden (RGZ 165,

166, 179 ff). Der Berufungsrichter hat daher mit Recht dem Umstand, daß die erste Teilbergung von der späteren Bergung des Schiffes nebst restlicher Ladung durch einen Zeitraum von zwei Monaten getrennt war, für sich allein keine entscheidende Bedeutung beigemessen, vielmehr darauf abgestellt, ob die erste Teillöschung ein Teil einer zusammenhängenden, der Rettung von Schiff und Ladung dienenden Handlung war oder ob sie nur auf die Rettung der Ladung gerichtet war. Umgekehrt kann es - entgegen der Auffassung der Revision - auch nicht allein darauf ankommen, ob objektiv die vorangegangene Teillöschung geeignet war, die spätere Bergung des Schiffes zu erleichtern. Von einem einheitlichen Rettungswerk kann in Fällen, in denen Schiff und Ladung durch mehrere Einzelhandlungen gerettet worden sind, nur gesprochen werden, wenn diese Handlungen auf Grund eines einheitlichen Planes vorgenommen worden sind, der der Rettung von Schiff und Ladung diene. Nur nach diesem aus der Zweckbestimmung der einzelnen Maßnahmen ersichtlichen inneren Zusammenhang der Einzelaktionen kann die Frage, ob ein einheitliches Rettungswerk vorliegt, beurteilt werden. Denn nur in solchen Fällen sind die Kosten im gemeinschaftlichen Interesse aufgewendet worden und nur dann ist es auch gerechtfertigt, diejenigen, denen das gemeinschaftliche Rettungswerk zugute gekommen ist, an den Kosten zu beteiligen. Man wird deshalb mit Mittelstein, Lecht der Binnenschifffahrt (§ 74 Ziff 5), eine gemeinsame Rettungsaktion dann annehmen können, wenn zur Erleichterung der späteren Hebung von Schiff und Ladung, also planmäßig, zunächst nur ein Teil der Ladung aus dem Schiff genommen worden ist. Wenn dagegen ohne Rücksicht hierauf ein Ladungsbe-

teiligter ausschließlich im eigenen Interesse eine Teil-
löschung vornimmt, um seine Ladung in Sicherheit zu brin-
gen, so liegt eine Sondermaßnahme vor, deren Kosten nicht
in großer Haverei zu verteilen sind.

In ähnlicher Weise wird die Abgrenzung zwischen ein-
heitlichen Rettungswerk und Sondermaßnahmen auch in der
englischen Rechtspraxis vorgenommen. In der seerechtli-
chen Rechtsprechung der englischen Gerichte und im einschlä-
gigen englischen Schrifttum wird in Fällen, in denen die
Bergung aus mehreren aufeinander folgenden Maßregeln (com-
plex salvage operations) besteht, die Entscheidung darauf
abgestellt, ob die Bergung der Ladung nur ein Teil einer
zusammenhängenden Handlung war oder ob sie den Charakter
einer Sondermaßnahme (separate operation) des Ladungsin-
teressenten hatte (Ulrich-Hochgrüber-Brüders, Grosse Ha-
verei, 2. Band, 3. Aufl. Seite 44 ff mit Nachweisen aus
der englischen Rechtsprechung). Hierbei sind die Umstän-
de des Einzelfalles maßgebend, insbesondere ob die vor-
ab erfolgte Bergung der Ladung nur zu ihrem alleinigen
Nutzen oder zum Nutzen des Ganzen vorgenommen worden ist.
Zwar scheint die englische Praxis in neuerer Zeit dahin
zu neigen, in der Regel eine zusammenhängende Bergungs-
operation anzunehmen; das soll aber jedenfalls dann
nicht gelten, wenn die Bergung der Ladung ersichtlich
den Charakter eines "sauve qui peut" hat (Ulrich-Hoch-
grüber-Brüders aaO S 47/48).

Von den obigen Erwägungen ist auch das Berufungsge-
richt ausgegangen. Wenn es in ihrer Anwendung auf den
Streitfall zu dem Ergebnis gelangt ist, daß die Bergung
eines Teiles der Ladung durch die Zeche Har[redacted] ohne

Rücksicht darauf stattgefunden hat, ob damit die spätere Hebung des Kahns und der restlichen Ladung erleichtert worden ist, vielmehr nur dem Zweck diene, die eigene Ladung, soweit möglich, schleunigst in Sicherheit zu bringen, so kann dieser im wesentlichen auf tatsächlichem Gebiet liegenden Beurteilung aus Rechtsgründen nicht entgegengetreten werden. Daraus folgt aber, daß die Löschung der zwei Drittel der Ladung außerhalb eines einheitlichen Rettungsplanes geschehen ist und somit nicht zur großen Haverei gehört. Die Einsetzung des Vergleichswertes der ganzen Ladung in die Dispache ist daher nicht gerechtfertigt.

Die Revision war hiernach mit der Kostenfolge aus § 97 ZPO zurückzuweisen.

Lindenmaier

Schmidt

Birnbach

Wilde

Benkard