

62. Zur Tragung von Schäden und Kosten, die auf der Probefahrt eines Schiffs entstanden sind, wo die Reisegefahr für den Schiffsrumpf die Bauwerft, für die Maschinen und das Inventar die auftraggebende Reederei zu tragen hatte.

BGB. § 644, §§ 677 ffg., §§ 705 ffg., §§ 741 ffg., HGB. §§ 700 ffg.

I. Zivilsenat. Ur. v. 14. Februar 1934 i. S. Försäkringsaktiebolaget A. (Ak.) v. B. und B. Kommanditges. auf Aktien (Bekl.).
I 191/33.

I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Reederei S.-A.-L. hat bei der Beklagten das Motorschiff „Kungsholm“ bauen lassen. Am 14. Oktober 1928 fand eine Probefahrt dieses Schiffs statt. Über diese Probefahrt sind zwischen den Vertragspartnern die aus den Gründen ersichtlichen Vereinbarungen getroffen worden. Auf der Probefahrt ereignete sich am 14. Oktober nachmittags 13.33 Uhr eine Explosion des Steuerbordmotors der „Kungsholm“, als das Schiff sich etwa in der Mitte zwischen Helgoland und dem Feuerschiff „Ebe 1“ befand. Durch die Explosion wurden der Steuerbordmotor endgültig und der Backbordmotor vorübergehend außer Betrieb gesetzt. Ferner wurden 24 der an Bord beschäftigten Personen verletzt, zum Teil so schwer, daß zwei der Verletzten bereits am Unfalltag und drei weitere Personen in den nächsten Tagen starben. Das infolge der Explosion im Maschinenraum ausgebrochene Feuer wurde durch chemische Löschmittel bekämpft, wobei — wie die Klägerin behauptet — Chemikalien in den Tank eindrangen, in dem sich das Schmieröl befand. Hierdurch wurde nach Angabe der Klägerin Öl im Werte von 40841,41 Schw. Kronen unbrauchbar. Der Dampfer „Kungsholm“ wurde von dem Bergungsdampfer „Wotan“ ins Schlepptau genommen und teilweise unterstützt durch seinen wieder in Betrieb gebrachten Backbordmotor, nach der Untertelbe bei Altenbruch gebracht. Von dort wurden die Verletzten mittels des Dampfers „Wotan“ nach Cuxhaven geschafft.

Die Reederei des Bergungsdampfers „Wotan“ hat für ihre Hilfeleistung von der Beklagten „Hilfslohn“ verlangt und durch rechtskräftiges Urteil einen „qualifizierten Schlepplohn“ von

25 000 RM. zugesprochen erhalten. Die Beklagte hat über diesen qualifizierten Schlepplohn und die angeblich damit verbundenen Nebenspesen eine Schadensberechnung in Höhe von 35 023,18 RM. aufgemacht und diese Summe nach dem Verhältnisse des Werts des Schiffs (Schiffsrumpfs) einerseits und der Maschinen und Gesellschaftsräume anderseits unter sich und der Reederei S.-M.-L. verteilt. Demgemäß beansprucht die Beklagte von der genannten Reederei die Erstattung von 11 564,43 RM. und hat diese Summe von einer unstreitigen Forderung der Reederei gegen die Beklagte in Abzug gebracht. Die Reederei will diesen Abzug nicht als berechtigt anerkennen. Sie hat die ihr aus Anlaß der Ausbesserung eines Schlingertanks gegen die Beklagte zustehende Forderung in Höhe von 11 564,43 RM. nebst Zinsen an die Klägerin abgetreten, die deshalb die gegenwärtige Klage erhoben hat. Die Klägerin hat unter anderem geltend gemacht: wenn der Reederei S.-M.-L. ein Anteil an dem „qualifizierten Schlepplohn“ des Vergungsdampfers „Botan“ berechnet werden könne, so müsse auch der Beklagten ein Anteil in Rechnung gestellt werden an dem Schaden, den die Klägerin in Höhe von 40 841,41 schw. Kronen dadurch erlitten habe, daß zwecks Errettung von Schiff, Maschinen und Gesellschaftsraum-Einrichtungen aus einer gemeinsamen Brandgefahr das an Bord der „Kungsholm“ befindliche, der Reederei gehörige Öl durch Chemikalien unbrauchbar gemacht worden sei.

Die Instanzgerichte haben angenommen, daß die Aufrechnungseintrede der Beklagten begründet sei, und haben demgemäß die Klage abgewiesen. Die Revision der Klägerin hatte keinen Erfolg.

Gründe:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts ist der Bau des Motorschiffes „Kungsholm“ in der Weise erfolgt, daß die Beklagte den Schiffsrumpf (Kaslo) auf ihrer Werft herstellte, während die Reederei mit Hilfe anderer Lieferanten die Maschinen und anderen Einrichtungsgegenstände (fittings) für das Schiff besorgte. Dementsprechend sind für die Probefahrt, bei der in erster Reihe die gesamte Maschinenanlage (the whole machinery of the ship) geprüft werden sollte, zwischen der Beklagten und der Reederei folgende Vereinbarungen getroffen worden:

Die Reederei sollte die Handhabung und Beaufsichtigung der ganzen, von ihr beschafften Maschinenanlage besorgen (provide), während alle anderen Ausgaben (all other expenses) von der Beklagten zu tragen waren. Das von der Reederei für die Probefahrt auf eigene Kosten an Bord gebrachte Treib- und Schmieröl blieb ihr Eigentum, wurde aber nach Anweisung und auf Kosten der Beklagten an Bord des Schiffes verstaут. Ferner hatte die Reederei einen Teil der Schiffsbesatzung — insbesondere zur Bedienung der Maschinenanlage — zu stellen (officers, engineers, sailors, motor men and stewards). Das Schiff (gemeint ist anscheinend der Schiffsrumpf) sollte während der Probefahrt unter Obhut und Versicherung (charge and insurance) der Beklagten verbleiben, und diese hatte auch den Kapitän und die Offiziere für Schiffsleitung und Navigation zu stellen. Den Proviant und die Ausrüstung der Küche und der Steward-Abteilung für die Verköstigung und Unterbringung aller an Bord des Schiffes während der Probefahrt befindlichen Personen hatte die Reederei zu beschaffen. Für die Probefahrt hat die Beklagte den Schiffsrumpf, die Reederei die Maschinen und die Einrichtungsgegenstände gegen die Gefahren der Seeschiffahrt (auch gegen Feuersegefahr) versichert.

Auf Grund dieser Sach- und Rechtslage hat das Berufungsgericht folgendes ausgeführt:

Unter den von der Beklagten zu tragenden „all other expenses“ seien nur die gewöhnlichen und üblichen Kosten einer solchen Probefahrt zu verstehen, nicht aber Kosten wie der streitige „qualifizierte Schlepplohn“ von 25000 RM.

Dieser Auffassung kann vom Rechtsstandpunkt aus nicht entgegengetreten werden.

Die von der Reederei und der Beklagten für die Probefahrt getroffenen Vereinbarungen lassen erkennen, daß die Vertragsteile als von ihnen im Verhältnis zueinander zu tragende Kosten der Probefahrt andere als die in solchen Fällen gewöhnlichen und üblichen Kosten nicht in den Kreis ihrer Ertrågungen gezogen haben. Wenn unter diesen Umständen den Kosten der Besorgung, der Handhabung und Beaufsichtigung der ganzen Maschinenanlage alle übrigen Kosten (all other expenses) gegenübergestellt worden sind, so ist die diesem Teile des Vertrages vom Berufungsgericht gegebene Auslegung rechtlich möglich und frei von Rechtsirrtum. Die Frage

aber, ob der „qualifizierte Schlepplohn“ im vorliegenden Fall zu den gewöhnlichen und üblichen Kosten einer solchen Probefahrt gehört oder nicht, liegt auf dem der Revision nicht zugänglichen tatsächlichen Gebiet.

Da im übrigen für die Probefahrt die Beklagte den Schiffsrumpf, die Reederei aber die Maschinen sowie das Inventar gegen die Gefahren der Seeschiffahrt zu versichern hatte und versichert hat, so sollte nach der Auffassung des Berufungsgerichts die Beklagte die Gefahr der Seeschiffahrt für den Schiffsrumpf (Kasko), die Reederei die Gefahr der Seeschiffahrt für die Maschinen und das Inventar tragen, gleichgültig wie damals die Eigentumsverhältnisse an diesen Gegenständen waren. Aus dem Gesichtspunkt der Fürsorge sowohl für die Werte der Reederei als auch für ihre Angestellten habe, so führt das Berufungsgericht aus, die Annahme der Schlepperhilfe dem mutmaßlichen Willen der Reederei entsprochen. Demgemäß seien die Schleppkosten nebst Nebenkosten (Zinsen, Vorprozesskosten) zwischen den Vertragsteilen entsprechend dem Wert des Schiffsrumpfs einerseits, der Maschinen und Einrichtungsgegenstände andererseits zu verteilen. Dagegen könne die Reederei Ersatz der Kosten für das Öl, das bei Beseitigung der durch die Explosion verursachten Brandgefahr an Bord der „Kungsholm“ unbrauchbar geworden sei, im gegenwärtigen Verfahren von der Beklagten nicht verlangen. Vielmehr könne die Reederei einen Ersatz dieses Schadens nur im Wege der großen Haverei unter Aufmachung einer Dispache geltend machen.

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war zu der Zeit, als die bei der Beklagten liegende Kungsholm-Vertung die den „qualifizierten Schlepplohn“ verursachende Schlepperhilfe annahm, das durch die Explosion im Maschinenraum der „Kungsholm“ entstandene Feuer bereits gelöscht, und es bestand keine für Schiff, Maschinen und Inventar gemeinsame Gefahr mehr. Das Berufungsgericht hat ferner festgestellt, daß die Explosion von der Beklagten nicht verschuldet sei. Daß sie von der Reederei verschuldet oder sonstwie im Verhältnis der Parteien zu vertreten sei, ist weder behauptet noch ersichtlich. Die Vorschriften des § 644 Abs. 1 BGB. kommen für die hier streitigen Schäden und Kosten nicht in Betracht. Andererseits ergeben die Feststellungen des Berufungsgerichts eine rechtlich genügende Grundlage für die Annahme, daß die Beklagte

in nützlicher Geschäftsführung gemäß §§ 677 flg. BGB. für die Reederei handelte, als sie die streitige Schlepperhilfe besorgte. Demgemäß kann die Beklagte grundsätzlich nach §§ 677, 683, 670 BGB. Ersatz der ihr durch diese Geschäftsführung erwachsenen Aufwendungen verlangen. Die Annahme der Schlepperhilfe erfolgte aber nicht nur für die Reederei, sondern zugleich für die Beklagte zum Zweck der nach der Sachlage erforderlichen schnellen Einbringung der „Kungsholm“ in die Elbmündung, also für das gesamte Schiff — Schiffsrumpf, Maschinenanlage und sonstige Einrichtungen — sowie auch für die auf dem Schiffe befindlichen, insbesondere die durch die Explosion verletzten Personen, unter denen sich sowohl von der Beklagten als auch von der Reederei gestellte Mannschaften befanden. Dies weist darauf hin, daß an der Durchführung der Schlepperhilfe die Beklagte und die Reederei im Verhältnis zueinander ein gemeinsames Recht im Sinne der §§ 741 flg. BGB. hatten. Demgemäß sind nach § 748 BGB. die Kosten dieser Schlepperhilfe von der Beklagten und der Reederei anteilmäßig zu tragen. Daß die Anteile entsprechend dem Wert des Schiffsrumpfes einerseits, der Maschine und der Einrichtungsgegenstände andererseits zu bemessen sind, hat das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum angenommen. Übrigens würde eine solche Verteilung des „qualifizierten Schlepplohnes“ auch nach den Grundsätzen von Treu und Glauben im Sinne des § 242 BGB. gerechtfertigt sein.

Anders liegen die Verhältnisse beim streitigen Schaden.

Die Annahme der Revision, daß für die ganze Probefahrt zwischen der Beklagten und der Reederei ein Gesellschafts- oder Gemeinschaftsverhältnis im Sinne der §§ 705 flg., 741 flg. BGB. bestanden habe, trifft nicht zu.

Die Probefahrt sollte feststellen (ascertain), daß die ganze Maschinenanlage des Schiffs zur Zufriedenheit der Reederei arbeitete. Zu der Probefahrt stellte die Beklagte den Schiffsrumpf und einen Teil der Schiffsbesatzung, insbesondere den Kapitän, die Reederei unter anderem die Maschinen und das dazu gehörige Bedienungspersonal sowie das Treib- und Schmieröl, über dessen Bezahlung im Verhältnis der Parteien besondere Abmachungen galten. Auch sonst waren die Leistungen und Interessen auf der Probefahrt zwischen den Vertragsteilen vereinbarungsgemäß in eigenartiger Weise verteilt und doch wieder miteinander verflochten. Das alles

ändert aber nichts daran, daß während der Probefahrt, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum festgestellt hat, die Beklagte die Gefahr für den Schiffsrumpf (Kasko), die Reederei die Gefahr für die Maschinenanlage und die Einrichtungsgegenstände trug. Das während der Probefahrt an Bord der „Kungsholm“ befindliche Schmieröl stand im Eigentum der Reederei. Wenn es auf der Probefahrt unbrauchbar wurde, so ging dieser Schaden im Verhältnis der Beteiligten grundsätzlich zu Lasten der Reederei als der Eigentümerin, die die Reisegefahr zu tragen hatte, ebenso wie grundsätzlich die Beschädigungen des Schiffsrumpfs zu Lasten der Beklagten und die Beschädigungen der Inneneinrichtung zu Lasten der Reederei gingen.

Hieran ändert es nichts, daß die Schiffsleitung (auf Geheiß des von der Beklagten angestellten Kapitäns) zwecks Löschung des im Maschinentaum der „Kungsholm“ durch die Explosion entstandenen Feuers chemische Löschmittel verwandte, wodurch unmittelbar oder mittelbar das Schmieröl unbrauchbar wurde, der Schaden also entstand. Das geschah zur Errettung von Schiffsrumpf, Maschinen und Einrichtungsgegenständen aus einer gemeinsamen Gefahr auf Geheiß der Schiffsführung kraft der ihr als Leiterin des Gesamtunternehmens der Probefahrt zustehenden entscheidenden Gewalt, also kraft eigenen Rechtes und nicht etwa aus (auftragsloser) Geschäftsführung für die Reederei (Schap's Seerecht § 703 Anm. 5). Nach den Feststellungen des Berufungsgerichtes war die Maßnahme im Sinne des § 228 BGB. nicht widerrechtlich, da sie zur Abwendung der Gefahr einer weiteren Ausdehnung des Brandes, besonders auch durch Entzündung des Schmieröls, erforderlich war, der Schaden nicht außer Verhältnis zu dieser Gefahr stand und die Beklagte oder ihre Leute die Gefahr nicht verschuldet haben. Eine Verteilung des Schadens in großer Haverei nach §§ 700 flg. HGB. kommt nicht in Frage, da es sich um eine Ballastreise handelt und die vom Berufungsgericht angenommene besondere Art der Gefahrgemeinschaft zwischen der Beklagten und der Reederei nicht geeignet ist, die Grundsätze zu durchbrechen, die eine Havereiverteilung bei Ballastreisen ausschließen. Es kann dahingestellt bleiben, ob — wie das Berufungsgericht meint — der Geltendmachung einer Havereiverteilung im gegenwärtigen Verfahren auch das Fehlen einer Dispache entgegensteht. Andere gesetzliche Vorschriften oder besondere Parteiabreden, welche die Beklagte zur anteilmäßigen oder völligen

Tragung des Schadens verpflichten könnten, kommen nicht in Betracht. Danach kann die Annahme des Berufungsgerichts, daß der Klagenanspruch durch die Aufrechnung der Beklagten mit dem Anteil der Reederei an der Schlepplohnschuld erledigt sei, vom Rechtsstandpunkt aus nicht beanstandet werden.

Zu demselben Ergebnis führen auch die von der Beklagten in der Revisionsinstanz vorgebrachten Erwägungen. Beklagte ist auf Grund der Abtretung eines der Reederei zustehenden Werklohnanspruchs (für Ausbesserung eines Schlingertanks), gegen den die Beklagte mit ihrer Forderung an die Reederei aus Geschäftsführung ohne Auftrag (Anteil der Reederei an der „qualifizierten Schlepplohnschuld“) aufgerechnet hat. Dieser Anspruch der Beklagten beruht auf einer anderen rechtlichen Grundlage als der von der Klägerin geltend gemachte Anspruch der Reederei auf anteilmäßige Beteiligung der Beklagten an dem Schaden. Der erste Anspruch wird daher nicht ohne weiteres durch den zweiten gemindert oder aufgehoben. Daß die Reederei ihren Anspruch gegen die Beklagte auf Tragung eines Teiles des Schadens der Klägerin abgetreten hätte, ist nicht behauptet worden. Außerdem würde es unzulässig sein, ihn der Aufrechnung der Beklagten entgegenzustellen. Die Klägerin hätte einen ihr etwa abgetretenen Schadenanspruch höchstens als besonderen und selbständigen Klagenanspruch gegen die Beklagte geltend machen können, was nicht geschehen ist.