

24. 1. Ist die Zeitfracht stets eine Werkverdingung?
2. Ist derjenige, welcher ein Schiff auf Grund eines Mietvertrages zum Erwerbe durch die Seefahrt für seine Rechnung verwendet, im Verhältnisse zu Dritten als der Rheder anzusehen?
3. Hat der Vermieter eines Schiffes keinen Anspruch auf Miete für die Zeit, wo das Schiff infolge eines Arrestes gepfändet ist,

und zwar auch dann nicht, wenn der Mieter selbst den Arrest erwirkt hat?

S. G. B. Artt. 477. 623. 639. 640.

L. 27 pr. l. 30 Dig. loc. 19, 2.

L. 9 pr. l. 33 in f. eod.

B. G. B. §§ 537. 541.

I. Civilsenat. Ur. v. 27. März 1901 i. S. Dampfschiffahrtsgesellschaft N. A. L. (Bekl.) w. de S. (Kl.). Rep. I. 479/00.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Laut Charterpartie d. d. Bremen, 12. Oktober 1897 hatte die Beklagte dem Kläger ihren Dampfer „Trio“ mit voller Besatzung gegen eine Monatsmiete von 4500 *M* auf 3 Monate zur Verwendung im Verkehr zwischen großbritannischen und kontinentalen Häfen in Nord- und Ostsee überlassen. Aus diesem Rechtsverhältnisse leitete Kläger eine Reihe von Ansprüchen gegen die Beklagte her.

Hier handelt es sich um folgenden Streitpunkt.

Während der Kontraktzeit, nämlich am 24. Dezember 1897, als der Dampfer „Trio“ im Bremer Freihafen lag, erwirkte der Kläger wegen gewisser, zum Teil ihm schon rechtskräftig zuerkannter Ansprüche gegen die Beklagte beim Amtsgericht Bremen einen Arrestbefehl, worin die Pfändung des Dampfers angeordnet wurde. Die Pfändung wurde noch an demselben Tage durch Anlegen des Schiffes an die Kette vollzogen. Dieser Zustand dauerte bis zum 5. Januar 1898, wo der Arrestbefehl auf Grund einer Verständigung der Parteien aufgehoben wurde. Auf Grund dieses Sachverhaltes verlangte der Kläger sodann von der Beklagten Rückerstattung der im voraus bezahlten Miete für die 12 Tage, während deren ihm infolge des Arrestes die Benutzung des Schiffes entzogen gewesen sei, mit 1800 *M*, nebst Zinsen. Beklagte bestritt dem Kläger das Recht, wegen des von ihm selbst erwirkten Arrestes Miete einzubehalten oder zurückzuverlangen.

Die vorderen Instanzen erkannten dem Kläger die streitigen 1800 *M* nebst Zinsen zu. Auf seine Revision ist die Klage insoweit abgewiesen worden aus folgenden

## Gründen:

„Das angefochtene Urteil beruht in mehrfacher Beziehung auf Rechtsirrtum.

Richtig ist zwar, daß der Kläger nach der vorstehenden Chartepartie nicht als Ausrüster im Sinne des Art. 477 H.G.B. — temporary owner nach englischem Rechte — angesehen werden kann, weil die Schiffsbesatzung im Dienste der verklagten Rhederei verblieb. Daraus folgt aber nicht ohne weiteres, daß die Chartepartie nach den Grundsätzen der Werkverdingung, nicht nach denen der Sachmiete zu beurteilen ist. Richtig ist nur soviel, daß, wenn dem Ausrüsterverhältnisse ein entgeltlicher Überlassungsvertrag zu Grunde liegt, dies nur Sachmiete, und nicht Werkvertrag sein kann, weil der Eigentümer, welcher dem Ausrüster das Schiff zur völlig freien Verfügung und Bemannung überlassen hat, sich nicht mehr zur Herbeiführung eines wirtschaftlichen Erfolges mittels Verwendung des Schiffes verpflichten kann. Dagegen hängt es im anderen Falle von den besonderen Vereinbarungen und Umständen ab, ob Miet-, oder Werkvertrag vorliegt. Die englische Rechtswissenschaft unterscheidet:

1. locatio navis, mit Übertragung der possession (lease), wodurch der Mieter zum Ausrüster (temporary owner) wird;
2. locatio navis et operarum magistri et nauticorum, wo die possession dem Eigentümer durch den in seinen Diensten stehenden Schiffer erhalten wird, das Schiff und die Dienste der Schiffsmannschaft aber dem freien Gebrauche des Mieters überlassen werden;
3. locatio operis vehendarum mercium, den gewöhnlichen Frachtvertrag.

Der zweite, hier vorliegende Fall wird also der Bezeichnung nach unter den Begriff einer kombinierten Sach- und Dienstmiete gebracht. Dies schließt nicht aus, daß derartige Verträge in gewisser Beziehung wieder regelmäßig als Werkverträge behandelt werden, wie sich dies aus den bei Carver, Carriage by sea Sect. 570. 571, angeführten Rechtsfällen ergibt. Es handelte sich dabei um time charters, bei denen das Schiff auf einer Reise verloren ging, und es wurde dort die Fracht, in Ermangelung gegenteiliger Abrede, nur für die Zeit der vorher vollendeten Reisen, nicht auch für die Unfallsreise bis zur Zeit des Verlustes zugesprochen. Auch wird anerkannt,

daß jene Klassifizierung keine vollständige und überall zutreffende ist, daß es vielmehr Zwischenarten giebt, die sich unbedingt weder der einen, noch der anderen Klasse zurechnen lassen, und daß der Wortlaut jeder charter für sich zu prüfen ist.

Vgl. MacLachlan, Merchant Shipping S. 355; Abbott, Merchant Ships S. 57 fig.

Ebenso verhält es sich im deutschen Recht, nur daß anerkannt werden kann, daß das Frachtgeschäft im allgemeinen, und somit auch das Zeitfrachtgeschäft (Art. 623 H.G.B.) im Zweifel als Werkvertrag aufzufassen ist. Es wurde aber andererseits bei der Beratung des Art. 623 ohne Widerspruch erklärt, daß bei der Zeitfracht der Gesichtspunkt der locatio navis vorzuherrschen pflege (Luz, Protokolle S. 2345), und es steht nichts im Wege, daß die Parteien bei ihrer Vereinbarung zum Ausdruck bringen, daß sie die Grundsätze der Sachmiete, sei es allgemein, sei es in gewissen Beziehungen, angewandt wissen wollen. Unzutreffend ist es, wenn das Berufungsgericht den auf Grund des Werkvertrages von der Beklagten zu bewirkenden „ökonomischen Effekt“ darin finden will, daß dem Kläger das Schiff und die Dienste der Besatzung für 3 Monate zur Verfügung stehen mußten. Gerade dies wäre keine dem Werkvertrage eigentümliche Verpflichtung, sondern eine solche, die für Sach- und Dienstmiete sprechen würde, da nach gemeinem Rechte unter den letzteren Begriff auch der Vertrag über die Verschaffung fremder Dienste fällt.

Vgl. Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches Bd. 2 S. 456.

In der That läßt nun aber auch der Wortlaut der vorliegenden Chartepartie vom 12. Oktober 1897 keinen Zweifel darüber, daß die Parteien bezüglich des Schiffes eine Sachmiete im Auge gehabt haben. Im Eingange heißt es:

„That the said steamship shall be let, and the said Charterers agree to hire the said st. sh. for the term of 3 calendar months . . . , to be employed . . . as charterers or their agents shall direct . . .

That the Charterers shall pay for the use and hire of the said vessel at the rate of *M* 4500 per calendar month . . . and at and after the same rates for any part of a month.“

Diese Sätze begründen an sich das Verhältnis der Sachmiete. Der übrige Inhalt der Chartepartie steht damit nicht in Widerspruch; insbesondere wird nirgends angedeutet, daß die Beklagte sich zur Herbeiführung eines wirtschaftlichen Erfolges verpflichtet hat. Dagegen sprechen für die Annahme der Sachmiete ferner folgende Sätze:

„The charterers hereby indemnify the owners from all consequences and liabilities that may arise from the captain doing so“ (i. e. signing bills of lading), womit die Garantie für die Ausfuhrung der Unterfrachtverträge auch Dritten gegenüber im Verhältnis der Parteien dem Kläger zugeschoben wird.

„That the Charterers shall pay for any coal in Steamer's bunkers at the time this charter begins, and the owners shall on expiry of charter pay for any coal left in bunkers.“

Hiernach hatte Kläger auf seine Kosten den Bedarf des Schiffes an Kohlen während der Kontraktzeit zu bestreiten; auch dieser Faktor zur Herbeiführung des vom Kläger bezweckten wirtschaftlichen Erfolges war also lediglich von ihm herzustellen.

„That, should the Vessel be lost, any Freight paid in advance and not earned (reckoning from the date of her loss and, if missing, from the date when last heard of) shall be returned to the Charterers.“

Besonders hierdurch wird klar zum Ausdruck gebracht, daß die Fracht nicht die Gegenleistung für einen erzielten Erfolg (Vollendung einer Reise, wie in den bei Carver a. a. D. erwähnten Fällen), sondern lediglich für die Benutzung des Schiffes innerhalb einer gewissen Zeit darstellen sollte.

Es ist nun aber ferner rechtsirrtümlich, wenn der Vorberrichter annimmt, daß „bei der Sachmiete der Mieter im Falle Entziehung der vermieteten Sache während der Mietzeit die Miete bezahlen muß, sofern die Entziehung ohne Verschuldung des Vermieters stattgefunden hat“. Vielmehr braucht der Mieter für die Zeit, wo ihm ohne sein Verschulden der Gebrauch der gemieteten Sache entzogen ist, Miete nicht zu bezahlen.

L. 27 pr. l. 30 § 1. Dig. loc. 19, 2; vgl. Bürgerliches Gesetzbuch §§ 537, 541; Code civil Art. 1722; Story, On bailments §§ 417—418 a.

Dieselbe Folgerung ist übrigens auch unmittelbar aus der hier

vorliegenden Chartepartie, und zwar, neben der vorerwähnten, von dem Verluste des Schiffes handelnden, aus der folgenden Klausel, herzuleiten:

„That in the event of loss of time from deficiency of men or stores, breakdown of machinery, or damage, preventing the working of the vessel for more than twenty-four consecutive hours, the payment of hire shall cease, until she be again in an efficient state to resume her voyage; but should the vessel be driven into port or to anchorage by stress of weather or from any accident to the cargo, such detention or loss of time shall be at the Charterers' risk and expense.“

Es werden sich hier zwei Gruppen von Fällen gegenübergestellt, von denen die eine zu Lasten des Rheders, die andere zu Lasten des Mieters sein soll. Da hiermit keineswegs alle Möglichkeiten erschöpft sind, müssen die einzelnen Fälle als Beispiele behandelt werden. Es ergibt sich danach als das zu Grunde liegende Princip, daß ein Zeitverlust von mehr als 24 Stunden, der in der Person des Rheders oder in dem Zustande des Schiffes seinen Grund hat, zu Lasten des Rheders, ein Zeitverlust anderer Art aber, insbesondere ein solcher, der auf der Schwierigkeit der unternommenen Reise beruht, zu Lasten des Befrachters ist. Diese Regelung entspricht den auch sonst in England üblichen time-charter-Formularen, von denen sich ein Abdruck, der im großen und ganzen wortgetreu mit der vorliegenden Chartepartie übereinstimmt, bei Carver, Carriage by Sea, Appendix B S. 768, findet. In dem erwähnten Abdrucke kommt das Princip noch klarer zum Ausdruck, indem dort den „deficiency of men or stores, want of repairs“ etc. noch angereiht worden: „other causes appertaining to the duties of the owners.“

Zu demselben Ergebnisse würde die Anwendung des Art. 623 Abs. 4 H.G.B. in Verbindung mit Artt. 639, 640 daselbst führen. Die in letzteren Artikeln erwähnten Fälle des Reparaturbedürfnisses und der Verfügung von hoher Hand sind gleichfalls nicht als strift zu interpretierende Ausnahmen, sondern als Anhaltspunkte für die Gewinnung des beherrschenden Principes zu behandeln. Wenn nun aber selbst ein absoluter Zufall, als welchen sich Verfügungen von hoher Hand, die weder in der Person des einen, noch des anderen Kontrahenten ihren Grund haben, darstellen, zu Lasten des Rheders

sein soll, so muß dies umsomehr von Umständen gelten, die seine Verpflichtung zur Lieferung und Instandhaltung des Schiffes berühren.

Im vorliegenden Falle ist dem Kläger der Gebrauch des Schiffes durch einen Arrest entzogen worden.

Wäre dieser Arrest auf Veranlassung dritter Personen ausgebracht worden, so könnte es nach vorstehenden Erörterungen nicht zweifelhaft sein, daß Kläger für die Zeit der Beschlagnahme Miete nicht zu bezahlen brauchte, weil der Arrestschlag die Verpflichtung des Vermieters, das Schiff frei zur Verfügung zu stellen, berührt und außerdem, wenn er, wie vorliegend, auf einer Forderung gegen den Aheber beruht, in dessen Verhältnissen begründet ist.

Vgl. L. 9 pr. 1. 33 in f. Dig. loc. 19, 2, und Storch, On bailments § 386:

„The like remark applies to the doing of any act which will deprive the hirer of the thing; as if the letter sells the thing bailed, or suffers it to be rightfully attached, so that the hirer is thereby deprived of the use of it. In such cases there is a clear violation of his implied obligation.“

Im hier zur Entscheidung stehenden Falle verbietet sich jedoch die Anwendung dieses Grundsatzes durch den Umstand, daß der Arrest auf Antrag des Klägers selbst angeordnet ist. Die Vorinstanzen übersehen bei ihrer abweichenden Entscheidung, daß Kläger durch den von ihm eingegangenen Kontrakt verpflichtet war, dem Beklagten die Erfüllung desselben nicht ohne zwingenden Grund unmöglich zu machen, widrigenfalls er aus der Nichterfüllung Rechte nicht herleiten kann. Das formale Prozeßrecht genügt keineswegs, den Mieter zu befugen, die ihm von einem Ausländer vermietete Sache wegen Ansprüche aus dem Mietverhältnisse mit Arrest zu belegen und alsdann wegen durch den Arrest verursachter Nichterfüllung des Kontraktes sich der Mietzahlung zu entziehen. Kläger wußte, daß er mit einem Ausländer kontrahiert hatte; wie es augenscheinlich gegen Treue und Glauben verstoßen hätte, wenn er wegen des Anspruches auf Erfüllung das vermietete Schiff auf Grund der Ausländerqualität des Vermieters während der Kontraktzeit mit Arrest belegt und dadurch die Erfüllung des Kontraktes vereitelt hätte, so muß es auch als Kontraktbruch angesehen werden, wenn gleiches wegen anderer Ansprüche aus dem Mietverhältnisse ohne zwingenden Grund geschehen

ist. Als ein zwingender Grund kann aber die Möglichkeit, daß Kläger seine Ansprüche in Schweden zu verfolgen hatte, schon um deswillen nicht angesehen werden, weil er mit dieser Möglichkeit von vornherein infolge des Kontraktabschlusses mit einer schwedischen Mhederei zu rechnen hatte. Andere Umstände, welche die Beschlagnahme geboten erscheinen ließen, sind aber nicht geltend gemacht worden. Hiernach müssen die durch den Arrest verursachten Schäden, insoweit sie auf Nichterfüllung des Kontraktes von seiten der Beklagten während der Zeit und infolge der Beschlagnahme des Schiffes beruhen, dem Kläger zur Last gelegt werden, und damit entfällt dessen hier in Rede stehender Anspruch auf Rückzahlung der für diese Zeit im voraus entrichteten Miete. Anders würde die Sache liegen, wenn Kläger den in dem Arrestgesuche eingenommenen Standpunkt, vorausgesetzt daß derselbe, was unentschieden bleiben kann, ein berechtigter war, beibehalten hätte. Damals verlangte er sofortige Auflösung des Vertrages, und es hätte, wenn es hierzu gekommen wäre, allerdings weder durch die Arrestanlegung die Erfüllung des Kontraktes von seiten der Beklagten vereitelt werden, noch hätte diese für die Zeit nach der Auflösung Miete verlangen können. Jenen Standpunkt hat Kläger aber in dem nach dem Schreiben vom 31. Dezember 1897 unter den Parteien abgeschlossenen Vergleich aufgegeben, indem vereinbart wurde, daß das Mietverhältnis fortbestehen sollte.“ . . .