

5. Rechtliche Natur des Schleppvertrages. Kann ein ganzes Schiff Frachtgut sein?

I. Zivilsenat. Urt. v. 16. Oktober 1907 i. S. N. (Bekl. u. Widerkl.)
 w. Vereinigte Bugfier- u. Frachtschiffahrtsgesellschaft (Kl. u. Widerbekl.).
 Rep. I. 39/07.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Durch Vertrag vom 29. Januar 1904 hatte die Klägerin es übernommen, den Rabeldampfer „Chiltern“, den die Beklagte auf Abbruch gekauft hatte, von Plymouth nach Harburg zu verholen, und zwar zum Preise von £ 135 einschließlich Schlepptroffen und Gestellung der Bemannung und unter der Klausel „no cure no pay“. Sie ließ den „Chiltern“ von ihrem Schlepper „Diomedes“ ins Lau nehmen. Da der „Chiltern“ aber auf der Fahrt sehr viel Wasser machte und zu sinken drohte, wurde Portland als Nothafen angelaufen, dort der „Chiltern“ repariert, und auf Rat der Experten nach der Reparatur eine Extrapumpe mit Donkeykessel für ihn gemietet, und ein zweiter Schlepper, „Gladiator“, zur Begleitung und Affistenz des Schleppjuges zugezogen.

Die Klägerin, die den Schlepplohn nach Ausführung der Reise bezahlt erhalten hatte, beanspruchte mit der Klage weitere 4468,80 M

für Miete der Extrapumpe, für deren Rückfracht, für die Begleitung durch den „Gladiator“ und für Extrakosten in Portland. Die Beklagte beantragte die Klage abzuweisen und erhob Widerklage auf Zahlung von 3200 *M.* Nach ihrer Auffassung lag ein Frachtvertrag vor, der die Klägerin zu den gemachten Aufwendungen ohne weiteres verpflichtet habe. Sie behauptete überdies, daß ein Verschulden der Besatzung des „Chiltern“ vorliege: diese habe den Donkeykessel ohne Wasser geheizt. Die Besatzung gehöre nach dem Vertrage zu den Leuten der Klägerin. Der „Chiltern“ sei vor der Abfahrt von Plymouth seetüchtig gewesen, und der Kessel habe einen Wert von 3600 *M.* gehabt. Nach der Ankunft in Harburg sei er nur noch 400 *M.* wert gewesen. Nach § 606 H.G.B. hafte die Klägerin für den entstandenen Schaden. Die Klägerin bestreitet, daß sie als Frachtführerin hafte und für ein Verschulden der Besatzung des „Chiltern“ verantwortlich sei.

Das Landgericht erklärte die Klage und die Widerklage dem Grunde nach für berechtigt. Das Oberlandesgericht wies die Berufung der Beklagten zurück, hob aber auf die Berufung der Klägerin das Urteil des Landgerichts insoweit auf, als dieses die Widerklage dem Grunde nach für berechtigt erklärt hatte, und wies die Widerklage ab.

Auf die Revision der Beklagten hat das Reichsgericht das Berufungsurteil aufgehoben und die Sache zurückverwiesen.

Aus den Gründen:

„Die Revision wendet sich zunächst gegen die Auffassung des Oberlandesgerichts, daß der am 29. Januar 1904 zwischen den Parteien abgeschlossene Vertrag über die Verholung des Dampfers „Chiltern“ kein Frachtvertrag sei. Der Angriff ist begründet. Der Vertrag ist in der Tat ein Frachtvertrag, weil er dessen wesentliche Kriterien — Übergabe eines Gutes in die Custodia des Transportunternehmers zum Zwecke der Beförderung — in sich trägt. Man hat mehrfach versucht, Schleppvertrag und Frachtvertrag begrifflich in einen Gegensatz zu stellen.

Vgl. Entsch. des R.D.H.G.'s Bd. 23 S. 320; Seuffert's Archiv Bd. 46 Nr. 50; Hanseatische Gerichtszeitung Hauptblatt 1900 Nr. 103; ferner Lewis-Bohrens, Seerecht Bd. 2 S. 93; Mittelstein, Binnenschiffahrtsgesetz (2. Aufl.) Bd. 1 S. 53.

Der Sprachgebrauch ist dieser Unterscheidung nicht gefolgt, und es ist richtiger, davon auszugehen, daß der Ausdruck „Schleppvertrag“ überhaupt keine juristisch-technische, sondern eine rein tatsächliche Bezeichnung ist, die sinngemäß auf alle Verträge Anwendung findet, welche die Benutzung der Schleppkräfte eines Transportunternehmers zum Gegenstande haben.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 6 S. 99.

Der Schleppvertrag wird in der Regel ein gewöhnlicher Werkvertrag, er kann aber auch ein Dienstvertrag oder ein Frachtvertrag sein. Frachtvertrag ist er dann, wenn der Transportunternehmer nicht nur die bewegende Kraft zum Zwecke der Beförderung zur Verfügung stellt, sondern wenn ihm der zu befördernde Gegenstand außerdem zum Zwecke der Beförderung in seine Obhut übergeben wird. Ist dieser ein Schiff, so wird es damit Frachtgut und fährt unter ausschließlicher Leitung, Obhut und Verantwortlichkeit des Transportunternehmers.

Vgl. Schaps, Seerecht, Vorbem. zum IV. Abschn. Anm. 29 S. 297; Förstsch, Binnenschiffahrtsgesetz (2. Aufl.) S. 96; Staub, Kommentar zum H.G.B. (8. Aufl.) § 425 Anm. 4; Matower (13. Aufl.), § 425 Bem. II, 4; Düringer-Hachenburg, Bd. 3 S. 534.

Mit Unrecht legt das Oberlandesgericht für seine gegenteilige Annahme entscheidendes Gewicht darauf, daß ein großes Schiff nicht, wie sonstiges Frachtgut, ein- und abgeladen werden kann, und daß eine Reihe von hiermit in Zusammenhang stehenden Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs keine Anwendung finden können, wenn ein ganzes Schiff Gegenstand der Beförderung ist. Daraus folgt, wie die Revision zutreffend ausführt, nicht die Exemption dieses Falles aus dem Frachtrecht überhaupt, und das Oberlandesgericht hat selbst nicht verkannt, daß seine Auffassung mit der bisherigen Judikatur, die bei Übergabe des Schiffes in die Custodia des Schleppschiffahrtsunternehmers gleichfalls Frachtvertrag annahm,

vgl. die oben angeführten Urteile, insbesondere Entsch. in Zivilf. Bd. 6 S. 99,

nicht im Einklang steht.

Die rechtsirrtümliche Annahme, daß der Vertrag vom 29. Januar 1904 kein Frachtvertrag sei, obwohl der „Chiltern“ der Klägerin zum Transporte „übergeben“ war, und sie Schlepptrasse und Bemannung

zu stellen hatte, hat aber die Entscheidung des Oberlandesgerichts in allen wesentlichen Punkten beeinflusst. Die mit der Klage beanspruchten Kosten können von der Klägerin neben der Fracht nur unter dem Gesichtspunkte gefordert werden, daß sie Auslagen sind, die zur Erhaltung des Frachtgutes notwendig waren (vgl. §§ 535, 621 Abs. 3 H.G.B.). Für die Ersatzpflicht der Beklagten ist aber die Verteidigung erheblich, daß die Beschädigung des Kessels des „Chiltern“ auf ein Verschulden seiner Besatzung zurückzuführen sei. Für dieses Verschulden würde die Klägerin haften, da sie sich der Besatzung zur Erfüllung ihrer Verpflichtungen aus dem Frachtvertrage bediente (§ 278 B.G.B., eventuell §§ 485, 486 H.G.B.). Hinsichtlich des Widerlaganspruchs ergibt sich die gesetzliche Haftung der Klägerin aus § 606 H.G.B. Wird nachgewiesen, daß der „Chiltern“ während der Zeit, in der er sich unter der Custodia der Klägerin befand, eine Beschädigung erlitten hat, die durch die in Portland vorgenommene Reparatur nicht ausgeglichen wurde, so ist die Klägerin hierfür verantwortlich, sofern ihr nicht der in § 606 nachgelassene Exculpationsbeweis gelingt. In allen diesen Beziehungen bedarf das Streitverhältnis noch weiterer Erörterung und Feststellung, da Behauptung und Gegenbehauptung sich gegenüberstehen.“ . . .