

Abschaffung der Havarie-grosse?



»Revidirte Rheinschiffahrts-Acte« von 1868, Foto: ZK

Eine gerichtlich nicht bestätigte Dispache stellt keinen vollstreckungsfähigen Titel dar und steht deshalb der Zulässigkeit einer Zahlungsklage vor dem für Forderungen aus Havarie-grosse sachlich, örtlich und international zuständigen Rheinschiffahrtsgericht nicht entgegen. Die grundsätzliche Zulässigkeit eines Dispache-Bestätigungsverfahrens lässt das Rechtsschutzinteresse für eine Zahlungsklage aus Havarie-grosse nicht entfallen.

Die Beitragspflicht der Ladung nach Havarie-grosse stellt zugleich einen Ladungsschaden im Sinne des Artikels 16, 19 CMNI dar, selbst wenn die Ladung selbst nicht beschädigt ist. Die Tatsache, dass eine Havarie-grosse-Forderung gegen die Ladung und dafür ein gesetzliches Pfandrecht an den transportierten Gütern bestehen, führt zu einer Wertminderung an den Gütern, die als Ladungsschaden im Sinne des Frachtrechtes zu betrachten ist.

Eine Freizeichnung des Frachtführers durch die Vereinbarung eines Haftungsausschlusses für nautisches Verschulden im Rahmen des Artikels 25 II CMNI kann den Frachtführer von der Haftung für vermutetes Verschulden im Rahmen des Artikels 16 I CMNI entlasten.

Urteil des Oberlandesgerichtes Köln, Az.: 3 U 70/17 BSch (Amtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 15/15 BSch) vom 11. Oktober 2018, rechtskräftig.

Aus den Gründen:

Die Parteien streiten um die Erstattung eines von der Klägerin zur Regulierung einer Havarie Grosse gezahlten Betrages in Höhe von 15.799,33 EUR.

... Die Beklagte wurde mit dem Transport einer Partie von 1.642,974 und 1.564,639 Tonnen Kohle beauftragt. Sie setzte hierfür den eigenen Schubverband bestehend aus dem BMS »Maranta« und dem Schubleichter »Maranta 2« ein. Die Partie Kohle wurde am 23.06.2014 in Amsterdam geladen. Am 25.06.2014 kam es auf dem Rhein bei Köln (Rhein km 687,7) zu einer Festfahung des Schubverbandes, die darauf zurückzuführen war, dass der Schiffsführer den zu tief abgeladenen Schubverband bei Ignorierung der örtlichen Gegebenheiten und des geringen Wasserstandes auf Grund laufen ließ. Darüber hinaus war der Schubverband nicht ausreichend bemannt. Bei erforderlicher Mindestbesatzung wäre die Festfahung vermieden worden.

Nachdem sowohl Schubschiff als auch Leichter geleichtert worden waren konnten beide nach Hilfestellung eines Kranschiffs wieder flott gemacht werden. Ein Warenschaden entstand nicht.

Die Beklagte erklärte anschließend »Havarie Grosse« und beauftragte die G GmbH mit der Erstellung der Dispache. Der Dispacheur forderte die Klägerin

für die Ladungsbeteiligten zur Abwendung der Geltendmachung eines Pfandrechts an der Ladung zur Stellung von Havarie-Grosse-Sicherheiten auf. Am 07.08.2014 zahlte die Klägerin einen Havarie-Grosse-Einschuss (Abschlag) in Höhe von 12.000,00 EUR an den Dispacheur. Unter dem 12.08.2014 unterzeichnete eine Mitarbeiterin der Klägerin, die Zeugin S, nach Aufforderung durch den Dispacheur zwei Reverse bezogen auf das Motorschiff (Revers Nr. 1) und den Schubleichter (Revers Nr. 2). In den Reversen heißt es u.a.:

»Der Unterzeichnende verpflichtet sich, den Beitrag in Havarie Grosse sowie die zu Lasten der nachstehend angegebenen Güter gehenden Sonderkosten zu zahlen, soweit hierzu eine rechtliche Verpflichtung besteht. Er erklärt, dass der im Revers angegebene Betrag der Gesundheitswert der Ladung in unverzolltem Zustand »frei Ankunft Schiff« im Bestimmungshafen ist (gemäß Regel XII der Havarie Grosse Regeln der IVR (letzte Version)).«

Es folgen sodann Angaben u.a. zum Schiff, zum Schiffseigner, zur Ladung und deren Wert sowie zur Versicherung. Weiter heißt es wörtlich:

»Die Havarie Grosse wird geregelt nach den Havarie Grosse Regeln der IVR (letzte Version). Beiderseitig wird vereinbart, dass die gesetzliche Verjährung bis zur Übermittlung der definitiven Dispache an die Beteiligten unterbrochen ist. Das Recht der Aufrechnung mit etwaigen Gegenansprüchen aus diesem Zwischenfall bleibt dem Unterzeichnenden vorbehalten. Gerichtsstand ist das Schiffahrtsgericht Duisburg, Ruhrort.« ...

Die Berufung ist zulässig, insbesondere frist- und formgerecht eingelegt und begründet. Sie hat in der Sache jedoch keinen Erfolg. Das Rheinschiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort hat die Beklagte zu Recht zur Zahlung von 15.799,33 EUR nebst Zinsen verurteilt.

1. Die Klage ist zulässig.

Soweit die Beklagte mit der Berufung die Ansicht vertritt, die Klage sei unzulässig, weil das Rheinschiffahrtsgericht unzuständig sei, ist diese Rüge gem. § 513 Abs. 2 ZPO unzulässig, soweit sie sich auf die sachliche, örtliche oder funktionelle Zuständigkeit des Rheinschiffahrtsgerichts bezieht. Soweit sie sich auf die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte bezieht, ist die Rüge zwar zulässig, jedoch nicht begründet. Die Klage ist auch nicht mangels Rechtsschutzbedürfnisses der Klägerin unzulässig, weil der Klage eine bestandskräftige Dispache entgegenstehen würde oder die Klägerin vorab ein Dispache-Bestätigungsverfahren hätte durchführen müssen ...

Soweit die Beklagte weiter die Ansicht vertritt, die vorliegende Klage sei unzulässig, weil die Bestands-/Rechtskraft der Dispache entgegenstehe, verfängt dies bereits deswegen nicht, weil im vorliegenden Fall kein Dispache-Bestätigungsverfahren nach den Vorschriften des FamFG durchgeführt wurde. Eine gerichtlich nicht bestätigte Dispache erwächst nicht in Bestandskraft; sie stellt insbesondere keinen vollstreckungsfähigen Titel dar. Richtig ist zwar, dass eine gutachterliche Dispache einen vollstreckungsfähigen Titel darstellen kann.

Hierzu ist jedoch erforderlich, dass sie gerichtlich bestätigt wurde, § 409 FamFG. Hier ist keine gerichtliche Bestätigung erfolgt, sodass kein Titel vorhanden ist ...

d) Schließlich ist die Klage auch nicht deswegen unzulässig, weil die Beklagte vorrangig ein gerichtliches Dispache-Bestätigungsverfahren nach den §§ 402ff. FamFG hätte durchführen müssen ...

(1) Es ist – auch nach der Reform von 2013 im Seehandels- und Binnenschiffahrtsrecht – bereits keine Regelung ersichtlich, die eine Vorgreiflichkeit des Dispache-Bestätigungsverfahrens anordnet mit dem Ziel zu klären, ob und in welcher Höhe ein dispachierungsfähiger Schaden geltend gemacht werden kann (Rheinschiffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 22.06.1999, Az.: U 6/98 RhSch, TranspR 2001, 458). Auch bei Vorliegen einer großen Havarei kann Schadensersatz unmittelbar im Zivilverfahren begehrt werden ...

(2) Darüber hinaus hätte die Klägerin im vorliegenden Fall ihr mit der hiesigen Klage verfolgtes Ziel nicht im Rahmen eines Dispache-Bestätigungsverfahrens erreichen können. Ausweislich der vorgelegten Reversen haben die Parteien die Havarie Grosse den IVR-Regeln unterstellt. Diese enthalten in Regel III bezüglich des Verschuldens folgende Regel:

»Die Pflicht zur Havarie Grosse beizutragen, besteht auch dann, wenn das Ereignis, welches zum Opfer oder zu den Kosten Anlass gegeben hat, auf das Verschulden eines der Beteiligten zurückzuführen ist. Dies soll jedoch eventuelle Rechtsansprüche oder deren Abwehr nicht präjudizieren, die möglicherweise nach den gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen gegen oder für diesen Beteiligten wegen solchen Verschuldens offenstehen.«

Diese Regel stellt somit in Satz 1) sicher, dass alle Beteiligten zur Havarie Grosse beitragen müssen, unabhängig davon, ob einer von ihnen die Havarei schuldhaft herbeigeführt hat. Erst in einem zweiten Schritt kann dann derjenige Beteiligte, der meint, gegen einen anderen Beteiligten einen Regress-Anspruch zu haben, diesen geltend machen (Satz 2 der Regel III). Mit anderen Worten: der Verschuldenseinwand hätte der Klägerin im Dispache-Bestätigungsverfahren gar nichts genützt, weil es nach Regel III Satz 1) der IVR-Regeln nicht dazu geführt hätte, dass sie nicht beitragspflichtig gewesen wäre. Vielmehr steht ihr der Weg offen, Regress nach Zahlung des Havarie-Grosse-Beitrags zu fordern ...

2. Die Berufung hat auch insoweit keinen Erfolg, als sich die Beklagte auf die Unbegründetheit der Klage beruft. Das Rheinschiffahrtsgericht hat sie zu Recht zur Zahlung von 15.799,33 EUR nebst Zinsen verurteilt ...

b) Nicht zu beanstanden ist auch die Würdigung des Rheinschiffahrtsgerichts, wonach die Klägerin gegen die Beklagte einen Anspruch auf Erstattung des geleisteten Havarie-Grosse-Beitrages in Höhe von 15.799,33 EUR gem. Art. 4, 16 CMNI i.V.m. § 86 VVG hat ...

bb) Gem. Art. 16 CMNI haftet der Frachtführer u.a. für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, wenn er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte verhindern können. Gem. Art. 2 S. 2 CMNI gelten alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen des Übereinkommens auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

cc) Hier macht die Klägerin keinen Substanzschaden an der Ware geltend, sondern verlangt Ersatz des gezahlten Havarie-Grosse-Beitrages. Damit stellt sich die Frage, ob dieser Beitrag einen Schaden des transportierten Gutes im Sinne des Art. 16 CMNI darstellt. Dies ist in der Rechtsprechung umstritten (dafür: OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.02.2014, Az.: – 1 – 18 U 27/12, TranspR 2014, 234; dagegen: OLG Hamburg, Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10, ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 f). Die Literatur hat sich, soweit ersichtlich, der vom OLG Düsseldorf vertretenen Ansicht angeschlossen (Otte, juris-PR TanspR 5/2014, Anmerkung 2; Jaegers, juris-PR TranspR 3/ 2014, Anmerkung 4; Ramming, RdTW 6/2014, 245, 251; Koller, Transportrecht, 9. Auflage 2016, Art. 16 Rn.2).

Das Rheinschiffahrtsgericht hat sich ausdrücklich dem OLG Düsseldorf angeschlossen und die Frage bejaht. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, die gegenteilige Ansicht der Beklagten lege den Rechtsbegriff des Güterschadens zu eng aus. Durch die im Zuge der Havarie Grosse ergriffenen Maßnahmen – Leichterung, Freischleppen – und die hiermit untrennbar verbundenen Kosten sei der drohende Eintritt eines ersatzfähigen Schadens verhindert worden. Nur die zwischenzeitliche Leichterung und das Freischleppen hätten den weiteren Transport zum Bestimmungsort

ermöglicht. Bei dieser Sachlage seien die Aufwendungen wie ein Schaden am transportierten Gut selbst zu ersetzen.

Der Senat schließt sich ebenfalls der vom OLG Düsseldorf vertretenen Ansicht an. Der hier in Rede stehende Havarie-Grosse-Beitrag ist ein Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI. Dem liegen die folgenden Erwägungen zugrunde:

(1) Der Schadensbegriff der Art. 16, 19 CMNI ist grundsätzlich deckungsgleich mit dem Schadensbegriff des CMR und der §§ 425, 429 HGB (Otte in Münchener Kommentar zum HGB, 3. Auflage 2014, Art. 19 CMNI Rn.1; Koller, a.a.O., Art. 19 CMNI Rn.3). Wertminderung im Sinne dieser Vorschrift ist abstrakt die Differenz zwischen schadensfreiem und schadensbelastetem Zustand (Otte, a.a.O., Rn.5). Hiervon nicht umfasst sind unstreitig – hierauf weist das OLG Hamburg zu Recht hin, (Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10; ZfB 2014, Sammlung Seite 2263; juris-Rn.80) – mittelbare Schäden, Folgeschäden, frustrierte Aufwendungen, Kosten der Schadensbeseitigung und (dies gilt nur für das CMNI) der Schadensfeststellung (Otte, a.a.O., Rn.6; v. Waldstein/Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage 2007, Art.19 CMNI Rn.4). Anders verhält es sich jedoch mit Aufwendungen, die zur Verhinderung/ Minderung des Schadens getätigt werden; diese sind erstattungsfähig (Schaffert in Ebenroth/Boujong/Joost/Strohn, Handelsgesetzbuch, 3. Auflage 2015, § 429 Rn.7; Koller, a.a.O., Art. 19 CMNI Rn.3; § 429 HGB Rn.16, 22).

Ausgehend von dieser Definition folgt daraus die Erstattungsfähigkeit der Havarie-Grosse-Beiträge. Denn hierbei handelt es sich um die auf den Beitragspflichtigen anteilig entfallende Aufwendungen, die zur Abwendung einer gemeinsamen Gefahr und damit zur Verhinderung bzw. Minderung eines Schadens getätigt wurden. Aufgrund der im vorliegenden Fall ergriffenen Maßnahmen – Leichterung und Hilfe durch Kran – konnte die von der Klägerin versicherte Ladung gerettet werden. Die für die Leichterung und das Kranschiff aufgewendeten Kosten dienten daher dem Zweck, einen Schadenseintritt auch an der Ladung zu verhindern. In diesem Zusammenhang kann es entgegen der von der Beklagten vertretenen Ansicht keine Rolle spielen, ob das Gut (auch) physisch beschädigt wurde. Es wäre unbillig, denjenigen besser zu stellen, dessen Gut eine leichte Beschädigung davon getragen hat und der deswegen auch die Kosten der Schadensminderung ersetzt verlangen kann, als denjenigen, dessen Gut aufgrund der Aufwendungen zur Schadensminderung unversehrt blieb, der mithin durch seine

Aufwendungen einen Schaden gänzlich abgewendet hat.

(2)

Für eine Erstattungsfähigkeit des Havarie-Grosse-Beitrages im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs gem. Art. 16 CMNI sprechen weiter die Regeln zur Havarie Grosse selbst.

Die verschiedenen Regelwerke zur Havarie Grosse (vgl. nur § 78 Abs. 3 BinSchG, § 588 HGB Havarie-Grosse Regeln IVR, vgl. zu den Unterschieden Bahnsen in Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Auflage 2018, § 588 HGB Rn.1, 12; v. Waldstein/ Holland, Binnenschiffahrtsrecht, 5. Auflage 2007, § 78 BinSchG Rn.1, 11) legen dem Begriff »Havarie Grosse« in Teilen zwar unterschiedliche Definitionen zugrunde. Einigkeit besteht aber darüber, dass im Grundsatz eine Havarie Grosse die vermögensrechtliche Abwicklung einer Havarie regelt, d.h. die Verteilung von außergewöhnlichen Kosten zwischen Schiff und Ladung, die durch eine Rettung aus gemeinsamer Gefahr anfallen. Diese Kosten können entweder direkt durch Aufwendungen oder anlässlich bewusst mit Rettungsmaßnahmen durch die Schiffsführung herbeigeführter oder geduldeter Schäden am Schiff und/oder seiner Ladung entstehen. Hierbei kann es sich beispielsweise um die vorsätzliche Zerstörung eines Teils der Ladung handeln, um das Schiff und den Rest der Ladung zu retten, wie z.B. das absichtsvolle Auf-Grund-Setzen des Schiffes zum Zwecke der Löschung der Ladung, aber auch die Aufwendung von Kosten zur Leichterung/ zum Freiturnen eines festgefahrenen Schiffs.

Die Beteiligten an der Havarie Grosse, d.h. das Schiff, der Treibstoff und die Ladung (vgl. Bahnsen in Rab/Bahnsen, a.a.O., § 588 HGB Rn.4), bilden eine gesetzliche Gefahrengemeinschaft. Aufgrund der gemeinsamen Gefahr von Schiff und Ladung entsteht zwischen den an Schiff und Ladung Beteiligten ein gesetzliches Schuldverhältnis, innerhalb dessen die Schäden und Kosten anteilig umgelegt werden. Jeder Beteiligte nimmt an der vermögensrechtlichen Abwicklung der Havarie Grosse teil. Diese Teilnahme kann durch die »Opferung« eines Teils/ der gesamten Ladung bzw. des Schiffes bestehen oder durch eine Beteiligung an den zur Rettung von Schiff und Ladung aus der gemeinsamen Gefahr aufgewendeten Kosten. Auf welche Weise die Beteiligten an der Havarie Grosse teilnehmen – d.h. ob über eine »Opferung« eines Teils ihres Eigentums oder über Zahlung eines Havarie-Grosse-Beitrages – ist letztlich zufällig. Aus diesem Grund erscheint es unbillig, weil dem Kerngedanken der Havarie Grosse gerade zuwiderlaufend, dass nur derjeni-

ge, der aufgrund der Havarie einen Substanzschaden erleidet, einen Regressanspruch nach den Vorschriften des CMNI geltend machen können soll, derjenige, der nur über die Kosten an der Havarie Grosse beteiligt ist, jedoch nicht.

(3)

Der dritte Gesichtspunkt, der aus Sicht des Senats entscheidend dafür spricht, den Havarie-Grosse-Beitrags Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI zu sehen, ist das gesetzliche Pfandrecht, das den Havarie-Grosse-Beitrag – so er in Geld zu leisten ist – sichert.

Die Vergütungsberechtigten, in der Regel der Schiffseigner, aber auch Interessenten einer anderen, im Rahmen der Havarie Grosse in Mitleidenschaft gezogenen Ladungspartie, haben wegen des Beitrags, den die anderen Beteiligten aufgrund der Havarie Grosse zu leisten haben, gem. § 594 HGB i.V.m. § 78 Abs. 3 BinSchG (früher § 89 Abs. 2 BinSchG a.F.) ein gesetzliches Pfandrecht. Der Gegenstand des Pfandrechts sind der Treibstoff und die Ladung der Beitragspflichtigen, § 594 Abs. 1 HGB. Das Pfandrecht besteht bis zu Höhe der Beitragspflicht des einzelnen Gutes (Bahnsen in Rabe/Bahnsen, a.a.O., § 594 Rn. 1; v. Waldstein/ Holland, a.a.O., § 89 BinSchG Rn.8 zur alten Fassung).

Das gesetzliche Pfandrecht, das aufgrund der Havarie Grosse entsteht, haftet dem von der Klägerin versicherten Gut daher unmittelbar an und führt, da das Gut aufgrund der Belastung nicht frei verkäuflich ist, zu einer Wertminderung. Leistet der Eigner des Gutes (oder, wie hier, sein Versicherer) den aufgrund der Havarie Grosse geschuldeten Beitrag, so erlischt das gesetzliche Pfandrecht, da das eigene Gut nur für den eigenen Beitrag haftet. Daher ist die Pflicht zur Leistung des Havarie-Grosse-Beitrages, die über das gesetzliche Pfandrecht den Wert der Ladung unmittelbar beeinflusst, einem Substanzschaden gleichzusetzen.

Die hiergegen gerichteten Argumente der Beklagten verfangen nicht. Soweit sie meint, es liege eine unzulässige Vermischung von anspruchsbegründender Norm und anspruchsausfüllender Norm vor, überzeugt dies nicht. Der Begriff des »Schadens« wird typischerweise sowohl im Rahmen des Haftungsgrundes als auch im Rahmen des Haftungsumfanges geprüft. Warum Aufwendungen zur Schadensabwehr/ -minderung nur dann erstattungsfähig sein sollen, wenn auch ein irgendwie gearteter Substanzschaden vorliegt, erschließt sich nicht. Dies würde denjenigen, der sein Gut durch eine bestimmte Maßnahme vollständig vor dem Eintritt eines Schadens rettet, unverhältnismäßig schlechter stel-

len als denjenigen, der durch die Maßnahme den Eintritt eines geringen Schadens nicht verhindern kann (s.o.).

Es handelt sich auch nicht um eine Auslegung »gegen den Wortlaut«. Wie oben dargestellt, ist im Rahmen des Schadensersatzanspruchs nach Art. 16 CMNI die Wertminderung zu ersetzen, also die Differenz zwischen schadensfreiem und schadensbelastetem Zustand. Die aufgrund der Havarie Grosse erfolgte Belastung mit einem gesetzlichen Pfandrecht ist eine solche Wertminderung, da das belastete Gut nicht denselben Wert hat wie das unbelastete Gut. Daran ändert es auch nichts, dass, wie die Beklagte zu Recht ausführt, der Pfandgläubiger nicht verpflichtet ist, sein Pfandrecht auszuüben. Die Tatsache, dass ihm das Recht zusteht, dies zu tun, stellt die Wertminderung dar.

Ob die Entscheidung, den Havarie-Grosse-Beitrag auch aufgrund des gesetzlichen Pfandrechts als Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI zu begreifen, auf andere gesetzliche Pfandrechte übertragbar ist, braucht der Senat an dieser Stelle nicht zu entscheiden. Die Ausführungen der Beklagten zum gesetzlichen Pfandrecht des Frachtführers vermögen somit ebenfalls nicht zu einem anderen Ergebnis zu führen.

Insgesamt stellen daher aus Sicht des Senates die von der Klägerin geleisteten Havarie-Grosse-Beiträge einen Schaden im Sinne des Art. 16 CMNI dar ...

dd)

Auch ein Verschulden der Beklagten liegt vor. Dieses wird vermutet. Gern. Art. 16 Abs. 1 CMNI kann sich der Frachtführer nur entlasten, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Hier beruft sich die Beklagte auf einen angeblich vereinbarten und im angeblich anwendbaren niederländischem Recht ohnehin geltenden Haftungsausschluss für nautisches Verschulden. Art. 16 CMNI ist zu Lasten des Geschädigten ausschließlich im Rahmen des Art. 25 Abs. 2 CMNI abdingbar (Koller, a.a.O., Art. 16 CMNI Rn.1). Nach Art. 25 Abs. 2 CMNI ist eine Freizeichnung von nautischem Verschulden zwar möglich, allerdings nur, wenn der Frachtführer seine Pflichten nach Art. 3 Abs. 3 CMNI hinsichtlich der Besatzung erfüllt hat (u.a. ordnungsgemäße Bemannung). Vorliegend war der Schubverband unstrittig nicht ausreichend bemannt, sodass sich die Beklagte nicht auf einen vertraglich vereinbarten Haftungsausschluss berufen darf.

Dies gilt auch für den von der Beklagten behaupteten gesetzlichen Haftungsausschluss nach niederländischem Recht, da ein Rückgriff auf nationales Recht nicht möglich ist. Gem. Art. 29 Abs. 1 CMNI kann nationales Recht ergänzend herangezogen werden, soweit das CMNI keine Bestimmungen enthält. Hier enthält aber Art. 16 CMNI eine abschließende Regelung auch zum Verschulden (s.o.), sodass sich bereits aus diesem Grund ein Rückgriff auf niederländisches Recht verbietet (Koller, a.a.O., Art. 16 CMNI, Rn2) ...

4. Aufgrund der Divergenz zwischen den Entscheidungen des OLG Düsseldorf (Urteil vom 26.02.2014, Az.: -1- 18U 27/12) und des OLG Hamburg (Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10, ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 f) zu der Frage, ob ein geleisteter Havarie-Grosse-Beitrag einen Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI darstellt, war gem. § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung die Revision zuzulassen ...

Anmerkung der Redaktion:

Die vorstehend wiedergegebene Entscheidung beschäftigt sich mit dem Verhältnis der Obhutshaftung des Frachtführers zur Beitragspflicht der Ladung nach dem Havarie-grosse-Recht.

Die Ladung hat nach Unterzeichnung des Revers den Ladungsanteil an den Havarie-grosse-Kosten an das Schiff gezahlt und verlangt diese nun als Absender vom ausführenden Frachtführer wieder zurück mit der Behauptung, die Belastung der transportierten Güter mit einem Pfandrecht und der Pflicht, einen Havarie-grosse-Beitrag zu zahlen, sei ein Ladungsschaden im Sinne des Fracht-

rechtes und daher vom Ausführenden Frachtführer zu ersetzen. Rechtsdogmatisch ist diese Frage höchst interessant, weil das Recht der Havarie-grosse einerseits und das Frachtrecht andererseits zwei jeweils eigenständige Rechtsgebiete mit unterschiedlichem Regelungszweck und Regelungsinhalt sind. Während das Frachtrecht die vertraglichen Ansprüche zwischen den Vertragsparteien Absender(Empfänger)/Frachtführer/Ausführender Frachtführer regelt, hat das Recht der Havarie-grosse ausschließlich den Regelungsgegenstand, eine gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung (und Treibstoff) im Rahmen der faktischen Gefahrengemeinschaft desjenigen, der ein Schiff führt, einerseits und demjenigen, der Eigentümer oder Rechtsinhaber der transportierten Güter ist, andererseits zu regeln.

Nimmt man zusammen mit dem Rheinschiffahrtsobergericht Köln an, dass die Belastung der Güter mit einer Forderung aus Havarie-grosse und einem Pfandrecht einem Ladungsschaden gleichsteht, dann kann die Ladung als Absender vom Schiff als Ausführendem Frachtführer den Ladungsanteil an den Havarie-grosse Kosten im Regelfall (falls der Haftungsausschluss für nautisches Verschulden nicht greift) zurückfordern, so dass die Verteilung der Rettungskosten nach Havarie-grosse-Recht in fast allen Fällen obsolet würde. Bei wirtschaftlicher Betrachtung läuft die vom Rheinschiffahrtsobergericht Köln vertretene Auffassung auf eine Abschaffung der Havarie-grosse hinaus.

Die Havarie-grosse ist aber das wohl älteste Rechtsinstitut des Schiffahrtsrechtes und war schon Teil der Rechtsordnungen der Antike. Ob aber die Existenz und Regelungen dieses Rechts-

verhältnisses durch eine Auslegung des modernen Transportrechtes faktisch ausgehebelt werden dürfen, wirft sehr interessante und schwierige rechtsdogmatische Fragen auf. Diese Fragen waren Gegenstand eines Vortrages des Unterzeichners bei der Mannheimer Tagung für Binnenschifffahrtsrecht, der beginnend in Heft 3 Transportrecht 2019, 109 unter dem Titel »Der Ladungsbeitrag zur Havarie-grosse und die Obhutshaftung des Frachtführers in der Binnenschiffahrt, Teil 1 – Materielles Recht, Teil 2 – Zuständigkeit« veröffentlicht werden wird.

Nach Überzeugung des Unterzeichners ist bei richtiger Betrachtung der Ladungsanteil an den Havarie-grosse-Kosten schon grundsätzlich kein Ladungsschaden und deshalb nicht geeignet, frachtvertragliche Rückforderungsansprüche zu begründen. Das Rheinschiffahrtsobergericht Köln hatte die Revision zum Bundesgerichtshof gegen seine Entscheidung ausdrücklich zugelassen, da das Hanseatische Oberlandesgericht Hamburg zur einschlägigen Rechtsfrage eine abweichende Auffassung vertritt. Es ist außerordentlich bedauerlich, dass die unterlegene Beklagte diese Möglichkeit einer Überprüfung der interessanten Rechtsfrage durch den Bundesgerichtshof nicht ergriffen hat. Nicht nur die wirtschaftliche Bedeutung des Havarie-grosse-Rechtes, sondern auch die dogmatische Komplexität der Rechtsfrage und die Tatsache, dass verschiedene Oberlandesgerichte unterschiedliche Auffassungen vertreten, lassen es im Interesse der Fortbildung des Rechtes als geboten erscheinen, dass eine höchstgerichtliche Entscheidung über diese interessante Frage ergehen wird.

Rechtsanwalt Dr. Martin Fischer,
Frankfurt am Main

Urteil des Oberlandesgerichtes Köln, Az.: 3 U 70/17 BSch (Amtsgericht Duisburg-Ruhrort, Az.: 5 C 15/15 BSch) vom 11. Oktober 2018, rechtskräftig.

Die Berufung der Beklagten gegen das Urteil des Amtsgerichts Duisburg – Rheinschiffahrtsgericht – vom 20.04.2017 – 5 C 15/15 BSch – wird zurückgewiesen.

Die Beklagte trägt die Kosten des Berufungsverfahrens.

Das Urteil und das angefochtene Urteil sind ohne Sicherheitsleistung vorläufig vollstreckbar. Der Beklagten bleibt nachgelassen, die Zwangsvollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des aufgrund des Urteils zu vollstreckenden Betrages abzuwenden, wenn nicht die Klägerin vor der Zwangsvollstreckung Sicherheit in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages leistet.

Die Revision wird zugelassen.

G r ü n d e:
I.

Die Parteien streiten um die Erstattung eines von der Klägerin zur Regulierung einer Havarie Grosse gezahlten Betrages in Höhe von 15.799,33 EUR.

Die S AG kauft aus Übersee laufend Kraftwerkskohle ein und lässt diese ab Rietlanden Amsterdam (NL) per Binnenschiff über den Rhein nach Ens Dorf (D) transportieren. Die Beklagte wurde mit dem Transport einer Partie von 1.642,974 und 1.564,639 Tonnen Kohle beauftragt. Sie setzte hierfür den eigenen Schubverband bestehend aus dem BMS »Maranta« und dem Schubleichter »Maranta 2« ein. Die Partie Kohle wurde am 23.06.2014 in Amsterdam geladen. Am 25.06.2014 kam es auf dem Rhein bei Köln (Rhein km 687,7) zu einer Festfah rung des Schubverbandes, die darauf zurückzuführen war, dass der Schiffsführer den zu tief abgeladenen Schubverband bei Ignorierung der örtlichen Gegebenheiten und des geringen Wasserstandes auf Grund laufen ließ. Darüber hinaus war der Schubverband nicht ausreichend bemannt. Bei erforderlicher Mindestbesatzung wäre die Festfah rung vermieden worden.

Nachdem sowohl Schubschiff als auch Leichter geleichtert worden waren, konnten beide nach Hilfestellung eines Kranschiffs wieder flott gemacht werden. Ein Warenschaden entstand nicht.

Die Beklagte erklärte anschließend »Havarie Grosse« und beauftragte die G GmbH mit der Erstellung der Dispache. Der Dispa cheur forderte die Klägerin für die Ladungsbeteiligten zur Abwendung der Geltendmachung eines Pfand-

rechts an der Ladung zur Stellung von Havarie-Grosse-Sicherheiten auf. Am 07.08.2014 zahlte die Klägerin einen Havarie-Grosse-Einschuss (Abschlag) in Höhe von 12.000,00 EUR an den Dispa cheur. Unter dem 12.08.2014 unterzeichnete eine Mitarbeiterin der Klägerin, die Zeugin S, nach Aufforderung durch den Dispa cheur zwei Reverse bezogen auf das Motorschiff (Revers Nr. 1) und den Schubleichter (Revers Nr. 2). In den Reversen heißt es u.a.:

»Der Unterzeichnende verpflichtet sich, den Beitrag in Havarie Grosse sowie die zu Lasten der nachstehend angegebenen Güter gehenden Sonderkosten zu zahlen, soweit hierzu eine rechtliche Verpflichtung besteht. Er erklärt, dass der im Revers angegebene Betrag der Gesundheitswert der Ladung in unverzolltem Zustand »frei Ankunft Schiff« im Bestimmungshafen ist (gemäß Regel XII der Havarie Grosse Regeln der IVR (letzte Version)).

Es folgen sodann Angaben u.a. zum Schiff, zum Schiffseigner, zur Ladung und deren Wert sowie zur Versicherung. Weiter heißt es wörtlich:

»Die Havarie Grosse wird geregelt nach den Havarie Grosse Regeln der IVR (letzte Version). Beiderseitig wird vereinbart, dass die gesetzliche Verjährung bis zur Übermittlung der definitiven Dispache an die Beteiligten unterbrochen ist. Das Recht der Aufrechnung mit etwaigen Gegenansprüchen aus diesem Zwischenfall bleibt dem Unterzeichnenden vorbehalten. Gerichtsstand ist das Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhrort.«

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf Anlage K 5 (Bl.185 d.A.) Bezug genommen.

Unter dem 13.08.2015 erstellte der Dispa cheur die Dispache und unter dem 18.08.2015 rechnete er gegenüber der Klägerin ab, wobei er hinsichtlich der »Maranta 1« zu einem Ladungsbeitrag von 730,68 EUR und hinsichtlich der »Maranta 2« von 15.068,65 EUR kam. Abzüglich des Einschusses in Höhe von 12.000,00 EUR und zuzüglich von Zinsen in Höhe von 240,00 EUR kam er zu einem Zahlbetrag in Höhe von 3.559,33 EUR, den die Klägerin im Folgenden an den Dispa cheur leistete.

Durch ihre Prozessbevollmächtigten forderte die Klägerin den P&I-Versicherer der Beklagten erfolglos zum Ersatz der Havarie-Grosse-Kosten in Höhe von insgesamt 15.799,33 EUR (Klageforderung) auf. Mit E-Mails vom 26.06.2015 und 25.09.2015 erklärten die Versicherer der Beklagten den Verzicht auf die Erhebung der Einrede der Verjährung bis zum 28.12.2015.

Mit der am 23.12.2015 per Telefax bei Gericht eingegangenen und jedenfalls am 01.03.2016 zugestellten Klage begehrt die Klägerin Zahlung der von ihr geleisteten Havarie-Grosse-Kosten von der Beklagten aus übergegangenem Recht. Sie hat behauptet, führende Transportversicherung der »D Group« zu sein, zu der u.a. die mitversicherten S AG, die D und die L GmbH gehörten. Die S AG, die aus Übersee laufend Kraftwerkskohle einkaufte und diese ab Rietlanden Amsterdam (NL) per Binnenschiff über den Rhein nach Ens Dorf (D) transportieren lasse, sei Eigentümerin der in Rede stehenden Partie Kraftwerkskohle gewesen. Über die L GmbH habe die S AG die T B.V. mit dem Transport der streitgegenständlichen Partien von 1.642,974 und 1.564,639 Tonnen Kohle beauftragt. Die T B.V. habe den Transportauftrag an die Beklagte weitergegeben, die dann den Transport selbst durchgeführt habe.

Durch die Zahlung des Havarie-Grosse-Beitrages habe die Klägerin die Ladungsbeteiligten (allesamt ihre Versicherungsnehmer) von einer Zahlungspflicht freigehalten. Neben dem gesetzlichen Anspruchsübergang gem. § 86 VVG hätten die Ladungsbeteiligten ihre Ansprüche gegenüber der Beklagten auch an die Klägerin abgetreten.

Die Klägerin hat die Ansicht vertreten, die Beklagte hafte als ausführender Frachtführer nach Art. 4, 16 CMNI. Die Belas tung mit Havarie-Grosse-Verbindlichkeiten stelle einen Warenschaden im Sinne des CMNI dar. Im Übrigen folge eine Haftung auch aus § 3 BinSchG, § 831 BGB aufgrund einer deliktischen Eigentums schädigung.

Die Klägerin hat beantragt, die Beklagte zu verurteilen, an sie 15.799,33 EUR nebst Zinsen in Höhe von fünf Prozentpunkten über dem jeweiligen Basiszinssatz seit dem 02.03.2016 (Rechtshängigkeit) zu zahlen. Die Beklagte hat beantragt, die Klage abzuweisen.

Die Beklagte hat die seitens der Klägerin behaupteten Versicherungsverhältnisse bestritten. Weiter hat sie bestritten, dass es einen Befrachtungsvertrag zwischen der angeblichen Rechtsvorgängerin der Klägerin und ihr gebe. Darüber hinaus hat sie die Ansicht vertreten, im zwischen den Parteien geltenden niederländischen Frachtrecht werde für die Güterschäden nicht gehaftet, da der Haftungsausschluss für Navigationsfehler greife. Eine Eigentumsverletzung sei nicht eingetreten, sodass eine deliktische Haftung ausscheide. Sie hat die Einrede der Verjährung erhoben.

Die Klägerin hat die Klage zunächst bei dem Schiffahrtsgericht Duisburg-Ruhr-

ort eingereicht. Nach Rüge der Beklagten und auf entsprechenden Hinweis des Gerichts hat sie hilfsweise einen Verweigerungsantrag zum Rheinschiffahrtsgericht gestellt. Einen entsprechenden Beschluss hat das Schiffahrtsgericht am 16.06.2016 erlassen.

Das Rheinschiffahrtsgericht hat mit Beschluss vom 02.12.2016 Beweis erhoben über die Frage der Versicherungsverhältnisse durch schriftliche Vernehmung der Zeugin S. Wegen des Ergebnisses der Beweisaufnahme wird auf das Schreiben der Zeugin vom 19.12.2016 verwiesen.

Hinsichtlich der tatsächlichen Feststellungen im Übrigen wird Bezug genommen auf das angefochtene Urteil des Amtsgericht Duisburg-Ruhrort – Rheinschiffahrtsgericht – vom 20.04.2017.

Mit Urteil vom 20.04.2017 hat das Amtsgericht die Klage voll zugesprochen. Zur Begründung hat es ausgeführt, es sei gem. Art. 34 Abs. 2 lit. c), 34 bis 1. Halbsatz der Mannheimer Akte (nachfolgend: »MA«) örtlich und sachlich zuständig. Gegenstand der Klage sei ein Schadenersatzanspruch nach Art. 4 CMNI, der jedenfalls kein vertraglicher Anspruch sei. Der Anspruch der Klägerin ergebe sich aus § 86 VVG i.V.m. Art. 4 Abs. 2 S. 2, 16 CMNI. Nach Durchführung der Beweisaufnahme stehe fest, dass die Klägerin Versicherer der Ladungsbeteiligten sei. Die Beklagte habe nicht wirksam bestritten, ausführender Frachtführer gewesen zu sein. Der Abschluss des von der Klägerin behaupteten Frachtvertrages beruhe auf einer eigenen Handlung der Beklagten, sodass ein Bestreiten mit Nichtwissen nicht möglich sei. Dasselbe gelte für das Bestreiten des Bestehens einer Dispache oder eines Revers; die Beklagte habe selbst das Havarie-Grosse-Verfahren eingeleitet und betrieben. Im Übrigen habe die Beklagte auch vorgetragen, dass die Rechtsvorgängerin der Klägerin zur Zahlung des Havarie-Grosse-Anteils der Ladung gesetzlich verpflichtet gewesen sei. Auch das Bestreiten bezüglich des Verwendungszwecks der Zahlungen auf den Ladungsbeitrag der klägerischen Versicherungsnehmerinnen sei unbeachtlich.

Da die Klägerin den gesamten, auf ihre Versicherungsnehmerin entfallenden Betrag allein erbracht habe, könne sie die Erstattung allein und im eigenen Namen, insbesondere nicht zusammen mit den Mitversicherern, betreiben. Auf die Führungsklausel komme es nicht an.

Die Rechtsvorgängerin der Klägerin sei Absender und Empfänger des transportierten Gutes gewesen; auf das Bestreiten der Beklagten hinsichtlich des Eigentums an der Kohle und der Transportaufträge

komme es nicht an. Der Havarie-Grosse-Beitrag stelle mit dem OLG Düsseldorf (Urteil vom 26.02.2014, Az.: -I- 18 U 27/12) einen Güterschaden im Sinne des Art. 16 Abs. 2 CMNI dar. Es könne dahinstehen, ob das niederländische Frachtrecht einen Haftungsausschluss für Navigationsverschulden des Frachtführers vorsehe. Eine solche Regelung würde die Haftung im vorliegenden Fall nicht einschränken, da Art. 16 CMNI die Haftung des (ausführenden) Frachtführers zwingend regle und diese Vorschriften als supranationales Einheitsrecht allen nationalen Regeln der Vertragsstaaten vorgehen. Im Übrigen komme niederländisches Recht nach der Rom-II-Verordnung nicht zur Anwendung, da das schädigende Ereignis in Deutschland eingetreten sei und lediglich die Beklagte ihren Firmensitz in den Niederlande habe, nicht auch die Rechtsvorgängerin der Klägerin. Schließlich greife die Haftungsbeschränkung auch gem. Art. 25 Abs. 2 lit. a) CMNI nicht, weil das Schiff unstreitig zum Zeitpunkt der Festfahung nicht ordnungsgemäß bemannt gewesen sei.

Der Anspruch sei schließlich auch nicht verjährt.

Die Beklagte rügt mit der Berufung, das Rheinschiffahrtsgericht habe die materiell-rechtliche und prozessrechtliche Systematik der Regeln über die Havarie Grosse verkannt. Soweit die Klägerin ihren vermeintlichen Rückzahlungsanspruch auf die Vorschriften des Havarie-Grosse-Rechts, konkret auf § 589 HGB i.V.m. § 77 Abs. 3 BinSchG stütze, sei die Zahlungsklage unzulässig. Die Klärung dieser Frage sei ausschließlich dem Dispacheverfahren vorbehalten. Es handele sich um einen gegebenenfalls anspruchsmindernden oder anspruchvernichtenden Einwand nach dem Recht der Havarie Grosse. Der Verschuldenseinwand im Havarie-Grosse-Recht sei der gerichtlichen Überprüfung im Dispacheverfahren nach §§ 375 Nr. 2, 402ff. FamFG (Widerspruchsverfahren) unterworfen. Die Klägerin berufe sich auf die §§ 589ff. HGB, obwohl für die Havarie Grosse im vorgelegten Revers die vertraglichen Havarie-Grosse-Regeln der IVR vereinbart seien. Regel III der IVR-Regeln bestimme ausdrücklich, dass das Verschulden eines Beteiligten die Pflicht aller Beteiligten zur Havarie Grosse beizutragen, unberührt lasse. Im Rahmen der Dispache und im Rahmen der Havarie Grosse-Regeln sollten also die anspruchsbegrenzenden Beitragsregeln des HGB gerade nicht gelten. Damit sei § 589 HGB abbedungen. Damit sei ausschließlich nach den allgemeinen gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen ein Regress wegen Verschuldens möglich, nicht aber nach dem Recht der Havarie Grosse. Ob Regel III der Havarie-Grosse-Regeln der IVR durch

den Dispacheur zu Recht und richtig angewendet wurde, sei ausschließlich Gegenstand des Dispache-Verfahrens. Andernfalls würden die Formvorschriften und Fristen des Havarie-Grosse-Rechts sowie des FamFG leerlaufen.

Zudem trage die Klägerin vor, sie habe auf Revers und Dispache gezahlt, obwohl diese Zahlungspflicht gar nicht bestanden habe, die Dispache sei also falsch. Dies sei ein ausschließlich Havarie-Grosse-rechtlicher Einwand.

Schließlich sei streitig, ob die bloße Verpflichtung, einen Ladungsbeitrag an Havarie-Grosse-Kosten zu leisten, frachtvertraglich als Güterschaden im Sinne des Art. 16 CMNI angesehen werden könne. Es spreche vieles dafür, dass diese Kosten eine gemäß § 420 Abs. 1 S. 2 HGB neben der Fracht vom Absender zu zahlende Aufwendung darstellten und es sich nicht um einen Güterschaden handelt. Letztlich könne diese Frage hier jedoch aus mehreren Gründen dahinstehen: Das Rheinschiffahrtsgericht sei für frachtvertragliche Ansprüche nicht zuständig. Das Rheinschiffahrtsgericht hätte daher die Entscheidung, ob es sich um einen vertraglichen, quasi-vertraglichen, außervertraglichen oder deliktischen Anspruch handele, nicht dahinstehen lassen dürfen. Nach richtiger Rechtsauffassung handele es sich bei dem Direktanspruch um einen transportrechtlichen und damit frachtvertraglichen Anspruch. Die gegenteilige Literaturmeinung sei nicht begründet und falsch. Ausschließlich zuständig für frachtvertragliche Klagen gegen den Frachtführer/ ausführenden Frachtführer nach CMNI seien die nach dem IZPR zu bestimmenden zuständigen Gerichte für frachtvertragliche Ansprüche, nicht jedoch das Rheinschiffahrtsgericht. Dies könne vom Berufungsgericht auch geprüft werden, da es sich um eine Frage der internationalen Zuständigkeit handele. Für den Fall, dass sich das Berufungsgericht gehindert sehe, die Rüge der Unzuständigkeit in zweiter Instanz zu berücksichtigen, bliebe die Klage nur insoweit zulässig, als sie sich nicht auf die Vorschriften über die Havarie-Grosse stützt, sondern auf materiell-rechtliche Vorschriften des Frachtrechts oder des allgemeinen Zivilrechts.

Auch die an sich für Fracht- und Deliktsrecht zuständigen Gerichte wären aber sachlich nicht kompetent für die Überprüfung der Dispachen nach den Vorschriften des Havarie-Grosse-Rechts. Eine darauf gestützte Klage sei unabhängig von der Zuständigkeit des angerufenen Gerichts unzulässig. Dies habe der Bundesgerichtshof entschieden (BGH VersR 1983, 334). Zum anderen könne der Frachtführer alle frachtvertraglichen

Einreden geltend machen, vorliegend also die Einrede des Haftungsausschlusses für Navigationsfehler. Für das Verhältnis zwischen Absender und allen Frachtführern seien die frachtvertraglichen Bestimmungen maßgeblich. Für internationale Transporte wie dem vorliegenden gelte das CMNI. Da dieses keine materiell-rechtliche Regelung für die Haftung in Fällen eines Navigationsfehlers enthalte, würden kraft Gesetzes die Regeln des einschlägigen nationalen Rechts gelten, Art. 29 CMNI. Dies sei vorliegend niederländisches Recht, welches einen gesetzlichen Haftungsausschluss für Navigationsfehler enthalte. Darüber hinaus bestimme Art. 25 Abs. 2 lit. a) CMNI, es sei den Parteien eines Frachtvertrages unbenommen, vertraglich den klassisch schifffahrtsrechtlichen Haftungsausschluss für Navigationsfehler zu vereinbaren. Der Einwand des vereinbarten oder kraft Gesetzes geltenden Haftungsausschlusses für Navigationsfehler erfasse auch das Recht der Havarie Grosse.

Mit Nichtwissen werde behauptet, dass die Rechtsvorgängerin der Klägerin einen entsprechenden Haftungsausschluss vereinbart habe. Trotz mehrfacher Aufforderung und obwohl sie insoweit eine sekundäre Darlegungslast treffe, hätte die Klägerin sich nicht substantiiert und unter Beweisantritt hierzu geäußert. Es gelte daher als unstreitig, dass ein Haftungsausschluss vereinbart worden sei.

Letztlich komme es hierauf aber nicht an, weil jedenfalls im Verhältnis der Beklagten zu ihrem Auftraggeber der Haftungsausschluss schon kraft Gesetzes, nämlich gem. Art. 901, Burgerlijke Wetboek 8 (NL) gelte. Der Haftungsausschluss greife auch ein, weil die Havarie-Grosse unstreitig durch eine Festfahung entstanden sei und dieser nautische Vorgang vom Haftungsausschluss umfasst sei.

Die Klägerin könne auch keinen deliktsrechtlichen Anspruch gegen die Beklagte geltend machen, weil weder die Ladung selbst noch sonstiges Eigentum der Klägerin oder ihrer angeblichen Rechtsvorgänger beschädigt worden sei. Die Belastung eines Ladungseigentümers mit einem Ladungsanteil an Havarie-Grosse-Kosten sei ohne Beschädigung der Güter keine Verletzung eines absoluten Rechts.

Die Forderung sei im Übrigen verjährt, weil die Klage zwar noch rechtzeitig eingereicht, nicht aber alsbald zugestellt worden sei.

Die Beklagte beantragt, unter Abänderung des Urteils des Rheinschiffgerichts Duisburg-Ruhrort vom 20.04.2017 – 5 C 15/15 BSch – die Klage abzuweisen.

Die Klägerin beantragt,
die Berufung zurückzuweisen.

Sie verteidigt das erstinstanzliche Urteil und wiederholt vertiefend ihren Vortrag aus der ersten Instanz.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Schriftsätze der Beteiligten nebst deren Anlagen Bezug genommen.

II.

Die Berufung ist zulässig, insbesondere frist- und formgerecht eingelegt und begründet. Sie hat in der Sache jedoch keinen Erfolg. Das Rheinschiffgerichts Duisburg-Ruhrort hat die Beklagte zu Recht zur Zahlung von 15.799,33 EUR nebst Zinsen verurteilt.

1.

Die Klage ist zulässig.

Soweit die Beklagte mit der Berufung die Ansicht vertritt, die Klage sei unzulässig, weil das Rheinschiffgerichts unzuständig sei, ist diese Rüge gem. § 513 Abs. 2 ZPO unzulässig, soweit sie sich auf die sachliche, örtliche oder funktionelle Zuständigkeit des Rheinschiffgerichts bezieht. Soweit sie sich auf die internationale Zuständigkeit der deutschen Gerichte bezieht, ist die Rüge zwar zulässig, jedoch nicht begründet. Die Klage ist auch nicht mangels Rechtsschutzbedürfnisses der Klägerin unzulässig, weil der Klage eine bestandskräftige Dispatche entgegenstehen würde oder die Klägerin vorab ein Dispatche-Bestätigungsverfahren hätte durchführen müssen.

Im Einzelnen gilt Folgendes:

a)

Gem. § 513 Abs. 2 ZPO kann die Berufung nicht darauf gestützt werden, dass das Gericht des ersten Rechtszuges seine Zuständigkeit zu Unrecht angenommen hat.

Die Vorschrift gilt nach einhelliger Auffassung für die sachliche, örtliche und funktionelle Zuständigkeit (Musielak/Voit, ZPO, 15. Auflage 2018, § 513 Rn.7; Rimmelpacher in Münchener Kommentar zur ZPO, 5. Auflage 2016, § 513 Rn. 15). Damit ist die sachliche Zuständigkeit der Binnenschiffgerichts im Berufungsverfahren nicht mehr zu prüfen (Senat, Urteil vom 30.05.2008, Az.: 3 U 7/07 BSch, juris; OLG Karlsruhe, Urteil vom 08.11.2002, Az.: 1 U 2/02, TranspR 2003, 248). Dies gilt auch dann, wenn das Schiffgerichts eine Streitsache wirksam an das Rheinschiffgerichts verwiesen bzw. das Rheinschiffgerichts seine Zuständigkeit zu Unrecht angenommen hat (v. Waldstein/ Holland,

Binnenschiffrechts, 5. Auflage 2007, Art.37-38 MA, Rn.17 m.w.N.). Soweit die Beklagte somit ihre erstinstanzlichen Rügen zur örtlichen und sachlichen Zuständigkeit des Rheinschiffgerichts weiterverfolgt, ist sie damit gem. § 513 Abs. 2 ZPO ausgeschlossen.

b)

Die – in der Berufung erstmals erhobene – Rüge der internationalen Zuständigkeit war hingegen vom Berufungsgericht zu prüfen (BGHZ 44, 46ff; 157, 224ff; Heßler in Zöllner, ZPO, 32. Aufl., 2018, § 513 Rn 8; Geimer, Internationales Zivilprozessrecht, 7. Aufl., 2015, Rn. 1855). Die Rüge bleibt jedoch im Ergebnis erfolglos. Die internationale Zuständigkeit des Rheinschiffgerichts ist gegeben.

Die internationale Zuständigkeit deutscher Gerichte richtet sich im Verhältnis zu anderen EU-Staaten (hier zu den Niederlanden, da die Beklagte eine juristische Person des niederländischen Rechts ist) grundsätzlich nach den Vorschriften der EuGVVO. Gemäß Art. 71 EuGVVO lassen die Vorschriften der EuGVVO jedoch Übereinkünfte unberührt, denen die Mitgliedstaaten angehören und die für besondere Rechtsgebiete die gerichtliche Zuständigkeit (...) regeln. Eine solche »Übereinkunft« stellt vorliegend die Mannheimer Akte (»MA«) dar (vgl. Gottwald in Münchener Kommentar zur ZPO, 5. Auflage 2017, Art. 71 EuGVVO Rn. 2). Art. 34, 35 MA enthalten Regelungen zur sachlichen bzw. örtlichen Zuständigkeit, die mittelbar bzw. doppelfunktional als örtliche zugleich die internationale Zuständigkeit bestimmter Rheinschiffgerichts begründen (grundlegend BGHZ 44, 46ff). Letztlich kann im vorliegenden Fall jedoch dahinstehen, ob es sich bei den Art. 34, 35 MA (auch) um Regeln zur internationalen Zuständigkeit handelt oder ob sich die internationale Zuständigkeit (allein) nach den Vorschriften der EuGVVO richtet. Jedenfalls ist die internationale Zuständigkeit auch durch rügelose Einlassung nach Art. 26 Abs. 1 EuGVVO begründet. Nach Art. 26 Abs. 1 EuGVVO wird das Gericht eines Mitgliedsstaates auch dann zuständig, wenn sich der Beklagte vor ihm auf das Verfahren einlässt. Art. 26 EuGVVO ist vorliegend trotz des relativen Vorrangs der Mannheimer Akte anwendbar, da letztere keine Vorschriften zu einer rügelosen Einlassung enthält und in diesen Fällen – auch zur Sicherung einer unionseinheitlichen Rechtsanwendung- bzw. -auslegung – auf die EuGVVO zurückgegriffen werden kann (vgl. Stadler in Musielak/ Voit, ZPO, 15. Auflage 2018, Art. 71 EuGVVO Rn.2).

Unter »Einlassung« im Sinne des Art. 26 EuGVVO fällt jede Verteidigungshandlung, die unmittelbar auf Klageabweisung gerichtet ist, im Unterschied

zu Handlungen im Vorfeld der Verteidigung. Auch Einreden zum Verfahren genügen, um eine Zuständigkeit nach Art. 26 EuGVVO zu begründen, sofern nicht deutlich wird, dass auch die internationale Zuständigkeit gerügt wird (BGH NJW 2015, 2667; Hüßtege in Thomas/ Putzo, ZPO, 39. Auflage 2018, Art. 26 EuGVVO Rn.3; Geimer in Zöller, ZPO, 32. Auflage 2018, Art. 26 EuGVVO Rn.5). Die Rüge hat in dem ersten Verteidigungsvorbringen zu erfolgen (BGH, a.a.O.; OLG Celle, Urteil vom 26.03.2008, Az.: 3 U 238/07; Geimer in Zöller, a.a.O., Art. 26 EuGVVO Rn.5; s. auch OLG Koblenz, Beschluss vom 18.02.2015, Az.: 13 UF 825/14). Hier hat die Beklagte in der ersten Instanz lediglich die sachliche Unzuständigkeit des Schifffahrts- bzw. Rheinschifffahrtsgerichts gerügt und sich nachfolgend zur Sache eingelassen. Die internationale Unzuständigkeit der deutschen Gerichte schlechthin hat sie nicht gerügt, sodass die internationale Zuständigkeit jedenfalls durch eine rügelose Einlassung begründet ist. Ob darüber hinaus die internationale Zuständigkeit auch aus Art. 7 Nr. 2 EuGVVO (Delikts- bzw. Schadensort) folgt, kann dahinstehen.

c) Soweit die Beklagte weiter die Ansicht vertritt, die vorliegende Klage sei unzulässig, weil die Bestands-/ Rechtskraft der Dispache entgegenstehe, verfängt dies bereits deswegen nicht, weil im vorliegenden Fall kein Dispache-Bestätigungsverfahren nach den Vorschriften des FamFG durchgeführt wurde. Eine gerichtlich nicht bestätigte Dispache erwächst nicht in Bestandskraft; sie stellt insbesondere keinen vollstreckungsfähigen Titel dar. Richtig ist zwar, dass eine gutachterliche Dispache einen vollstreckungsfähigen Titel darstellen kann. Hierzu ist jedoch erforderlich, dass sie gerichtlich bestätigt wurde, § 409 FamFG. Hier ist keine gerichtliche Bestätigung erfolgt, sodass kein Titel vorhanden ist. Die von der Beklagten in diesem Zusammenhang zitierte Kommentarstelle (Herber in Münchener Kommentar HGB, 3. Auflage 2014, vor § 588 Rn.7) ist insofern missverständlich. § 409 FamFG besagt eindeutig, dass nur die gerichtlich bestätigte Dispache einen Titel darstellt. Dies ist im Übrigen auch ansonsten unstreitig (Postler in Münchener Kommentar zum FamFG, 2. Aufl., 2013, § 403 Rn. 38; Holzer in Prütting/ Helms, FamFG, 3. Auflage 2014, § 405 Rn.1; § 409 Rn.3; Neddin-Boeger in Schulte-Bunert/ Weinreich, FamFG, 5. Auflage 2016, § 405 Rn.1; § 409 Rn. 2; Bumiller/ Harders/ Schwamb, FamFG, 11. Auflage 2015, Vor §§ 403ff. Rn.2; § 409 Rn.3). Ob und inwieweit eine gerichtlich bestätigte Dispache einer Klage vor dem Rheinschifffahrtsgerecht entgegenstanden hätte, braucht vorliegend daher nicht entschieden zu werden.

d) Schließlich ist die Klage auch nicht deswegen unzulässig, weil die Beklagte vorrangig ein gerichtliches Dispache-Bestätigungsverfahren nach den §§ 402ff. FamFG hätte durchführen müssen.

aa) Soweit sich die Rüge der Beklagten darauf bezieht, dass ein Gericht der freiwilligen Gerichtsbarkeit vorrangig zuständig gewesen wäre, handelt es sich um eine Frage des zulässigen Rechtsweges bzw. der funktionellen Zuständigkeit des angerufenen Gerichts, die in der Berufungsinstanz gem. § 17a Abs. 5 GVG, § 513 Abs. 2 ZPO nicht geprüft wird, zumal eine Rüge der Beklagten in der ersten Instanz nicht erfolgt ist (vgl. BGH, Beschluss vom 18.09.2008, Az.: V ZB 40/08; OLG Köln, Beschluss vom 28.02.2014, Az.: 7 U 20/14; OLG Frankfurt, Beschluss vom 24.06.2009, Az.: 4 U 283/08; Hüßtege in Thomas/ Putzo, a.a.O., § 17a GVG Rn.21).

bb) Soweit sich die Rüge auf ein mangelndes Rechtsschutzinteresse der Klägerin bezieht, da dieser mit dem Dispache-Bestätigungsverfahren ein einfacherer/ kostengünstigerer Weg zur Erreichung desselben Rechtsschutzziels zur Verfügung stehe, ist dies nicht zutreffend.

(1) Es ist – auch nach der Reform von 2013 im Seehandels- und Binnenschifffahrtsrecht – bereits keine Regelung ersichtlich, die eine Vorgehensweise des Dispache-Bestätigungsverfahrens anordnet mit dem Ziel zu klären, ob und in welcher Höhe ein dispachierungsfähiger Schaden geltend gemacht werden kann (Rheinschifffahrtsobergericht Karlsruhe, Urteil vom 22.06.1999, Az.: U 6/98 RhSch, TranspR 2001, 458). Auch bei Vorliegen einer großen Havarei kann Schadensersatz unmittelbar im Zivilverfahren begehrt werden. Soweit die Beklagte meint, eine direkte Klage vor den ordentlichen Gerichten würde zu einem Leerlaufen der »Formvorschriften und Fristen des Havarie-Grosse-Rechts und des FamFG« führen, verfängt dies schon deshalb nicht, weil das Dispache-Bestätigungsverfahren nach dem FamFG ein Verfahren der freiwilligen Gerichtsbarkeit ist mit dem Ziel, einen Vollstreckungstitel zu erlangen, schließt aber ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten gerade nicht aus. Soweit die §§ 402ff. FamFG an einigen Stellen Fristen benennen, sobald das Bestätigungsverfahren beantragt wurde (beispielsweise Ladungsfristen, Frist zur Klageerhebung), wird auch dadurch keine Vorrangigkeit des Dispache-Bestätigungsverfahrens begründet.

(2) Darüber hinaus hätte die Klägerin im vorliegenden Fall ihr mit der hiesigen Kla-

ge verfolgtes Ziel nicht im Rahmen eines Dispache-Bestätigungsverfahrens erreichen können.

Ausweislich der vorgelegten Reversen haben die Parteien die Havarie Grosse den IVR-Regeln unterstellt. Diese enthalten in Regel III bezüglich des Verschuldens folgende Regel:

»Die Pflicht zur Havarie Grosse beizutragen, besteht auch dann, wenn das Ereignis, welches zum Opfer oder zu den Kosten Anlass gegeben hat, auf das Verschulden eines der Beteiligten zurückzuführen ist. Dies soll jedoch eventuelle Rechtsansprüche oder deren Abwehr nicht präjudizieren, die möglicherweise nach den gesetzlichen oder vertraglichen Bestimmungen gegen oder für diesen Beteiligten wegen solchen Verschuldens offenstehen.«

Diese Regel stellt somit in Satz 1) sicher, dass alle Beteiligten zur Havarie Grosse beitragen müssen, unabhängig davon, ob einer von ihnen die Havarei schuldhaft herbeigeführt hat. Erst in einem zweiten Schritt kann dann derjenige Beteiligte, der meint, gegen einen anderen Beteiligten einen Regress-Anspruch zu haben, diesen geltend machen (Satz 2 der Regel III). Mit anderen Worten: der Verschuldenseinwand hätte der Klägerin im Dispache-Bestätigungsverfahren gar nichts genützt, weil es nach Regel III Satz 1) der IVR-Regeln nicht dazu geführt hätte, dass sie nicht beitragspflichtig gewesen wäre. Vielmehr steht ihr der Weg offen, Regress nach Zahlung des Havarie-Grosse-Beitrags zu fordern. Genau in dieser Weise geht die Klägerin vor. Insofern ist auch die Darstellung der Beklagten, die Klägerin mache geltend, die Dispache sei inhaltlich falsch, nicht richtig. Die Klägerin hat an keiner Stelle behauptet, die Dispache sei inhaltlich falsch. Sie macht vielmehr einen Regressanspruch nach geleistetem Havarie-Grosse-Beitrag geltend; dies ist etwas anderes.

Die von der Beklagten zitierte Rechtsprechung führt nicht zu einem anderen Ergebnis. Die Entscheidung BGH VersR 1983, 334 betrifft einen gänzlich anderen Sachverhalt (Versicherungsschutz nach Verkehrsunfall; wirksame Beschränkung der Revision). Die weitere von der Beklagten zitierte BGH-Entscheidung (Urteil vom 17.11.1980, Az.: II ZR 51/79) betrifft ebenfalls eine andere Fallgestaltung. Dort hatten die Kläger, die als Versicherer bzw. Ladungseigentümer Beteiligte der Havarie Grosse waren, die Beklagten (Reeder bzw. Zeitcharterer des MS »Catharina Wiards« verklagt und neben einem Zahlungsantrag auch die Feststellung beantragt, dass a) die Beklagten nicht berechtigt sind, im Havarie-Grosse-Verfahren wegen der ihnen

entstandenen Schäden eine Vergütung zu fordern, und b) dass sie als Gesamtschuldner verpflichtet sind, den beitragspflichtigen Klägern die Verluste zu ersetzen, welche diese durch die Verteilung der Schäden in Havarie Grosse erleiden (vgl. BGH, a.a.O., juris-Rn.4). Zu diesen Anträgen hat der BGH ausgeführt, es liege kein Feststellungsinteresse vor, da die Dispache noch gar nicht vorliege. Es fehle daher an einem begründeten Anhalt dafür, dass die Beklagten zum Kreis der Vergütungsberechtigten gehören oder die Kläger zu dem der Beitragspflichtigen. Wörtlich heißt es in der Entscheidung weiter:

»Damit haben aber die Kläger – zumindest derzeit – kein schutzwürdiges Interesse an den von ihnen verfolgten Feststellungsanträgen, zumal sie bisher auch nicht näher haben darlegen können, dass ihnen ebenfalls eine Vergütung im Rahmen der großen Havarei zukommt oder wieso sie trotz des vollständigen oder nahezu vollständigen Verlustes ihrer Güter verpflichtet sein sollen, zu den Kosten der großen Havarei beizutragen. Darüber hinaus ist zur Unzulässigkeit ihres ersten Feststellungsantrags zu bemerken, dass über die Frage, ob die Beklagten zu 1) und 2) wegen eines etwaigen Verschuldens keine Vergütung in Havarie Grosse verlangen können, grundsätzlich in dem Verfahren zu entscheiden ist, das die §§ 155, 156 FGG für die Prüfung und Bestätigung einer Dispache besonders vorsehen (BGH, a.a.O., juris-Rn.49).«

Der BGH verneint also ein Feststellungsinteresse zum einen, weil die Dispache noch gar nicht aufgemacht ist; im hiesigen Fall gibt es die Dispache bereits. Zum anderen führt er aus, die Verschuldensfrage bzw. die Frage, ob die Beklagten trotz Verschuldens eine Vergütung erlangen, sei eine Frage des FGG (jetzt: FamFG)-Verfahrens. Auch darum geht es jedoch im hiesigen Verfahren nicht. Aus den Berechnungen in der Dispache folgt vielmehr, dass dort keine Vergütungskosten zugunsten der Beklagten eingestellt sind. Die Klägerin verlangt im hiesigen Fall auch nicht die Feststellung, dass der Beklagten keine Vergütung zustehe (die Ausführungen des BGH beziehen sich ausdrücklich nur auf den Feststellungsantrag zu a)). Auch deshalb ist der hiesige Fall nicht mit dem der BGH-Entscheidung zugrundeliegenden Fall zu vergleichen.

2.

Die Berufung hat auch insoweit keinen Erfolg, als sich die Beklagte auf die Unbegründetheit der Klage beruft. Das Rheinschiffahrtsgericht hat sie zu Recht zur Zahlung von 15.799,33 EUR nebst Zinsen verurteilt.

a) Das Rheinschiffahrtsgericht ist zu Recht von einer Aktivlegitimation der Klägerin ausgegangen. Bezüglich der Versicherungsverhältnisse an sich sind die Ausführungen des Rheinschiffahrtsgerichts, insbesondere die Beweiswürdigung, nicht zu beanstanden; dies greift die Beklagte mit der Berufung auch nicht weiter an. Hinsichtlich des in zweiter Instanz fortgesetzten Bestreitens der Vertragsverhältnisse mit Nichtwissen hält auch der Senat dies für nicht zulässig. Aufgrund der Tatbestandswirkung des erstinstanzlichen Urteils steht fest, dass die Beklagte ausführende Frachtführerin und Eignerin des havarierten Schubverbandes war. Auch aus Sicht des Senats kann die Beklagte aus diesem Grund die Aktivlegitimation der Klägerin nicht mit Nichtwissen bestreiten. Sowohl die Klägerin als auch die Beklagte waren Beteiligte des Dispache-Verfahrens. Aus den anlässlich der Erstellung der Dispache gezeichneten Reversen folgt die Beteiligung der Klägerin als Versicherer der Ladung. Gem. § 404 S. 1 FamFG ist jeder Beteiligte verpflichtet dem Dispacheur die in seinem Besitz befindlichen Schriftstücke, zu deren Mitteilung er gesetzlich verpflichtet ist, auszuhändigen. Auch nach Regel XIV der IVR-Regeln erhält der Dispacheur von den Beteiligten alle für die Aufmachung der Dispache erforderlichen Unterlagen. Durch die Zeichnung des Revers galt dies auch für die Klägerin als Versicherer. Angesichts dessen war es der Beklagten verwehrt die Aktivlegitimation der Klägerin lediglich mit Nichtwissen zu bestreiten. Die Beklagte hatte als Beteiligte im Dispacheverfahren Prüf- und Einsichtsrechte (vgl. § 404 S. 2 FamFG). Sie hätte daher zur Substantiierung ihrer Zweifel an der Aktivlegitimation weiter vortragen müssen.

b) Nicht zu beanstanden ist auch die Würdigung des Rheinschiffahrtsgerichts, wonach die Klägerin gegen die Beklagte einen Anspruch auf Erstattung des geleisteten Havarie-Grosse-Beitrages in Höhe von 15.799,33 EUR gem. Art. 4, 16 CMNI i.V.m. § 86 VVG hat.

aa) Die Klägerin ist Versicherer des ursprünglichen Absenders des Transportgutes, die Beklagte war ausführende Frachtführerin. Die Haftung der Beklagten richtet sich nach dem Budapester Übereinkommen über den Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschiffahrt (»CMNI«), da der Ladehafen oder Übernahmeort und der Löschhafen oder Ablieferungsort in zwei verschiedenen Staaten liegen (Ladehafen: Niederlande; Löschhafen: Deutschland), die beide Vertragsstaaten des CMNI sind, Art. 2 Abs. 1 CMNI.

Durch die unstreitige Leistung des Havarie-Grosse-Beitrages an den Dispacheur sind die Ansprüche aus dem CMNI gem. § 86 Abs. 1 VVG von der Versicherungsnehmerin auf die Klägerin übergegangen.

bb) Gem. Art. 16 CMNI haftet der Frachtführer u.a. für den Schaden, der durch Verlust oder Beschädigung der Güter in der Zeit von der Übernahme zur Beförderung bis zur Ablieferung entsteht, wenn er nicht beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte verhindern können. Gem. Art. 2 S. 2 CMNI gelten alle für die Haftung des Frachtführers geltenden Bestimmungen des Übereinkommens auch für die Haftung des ausführenden Frachtführers für die von ihm durchgeführte Beförderung.

cc) Hier macht die Klägerin keinen Substanzschaden an der Ware geltend, sondern verlangt Ersatz des gezahlten Havarie-Grosse-Beitrages. Damit stellt sich die Frage, ob dieser Beitrag einen Schaden des transportierten Gutes im Sinne des Art. 16 CMNI darstellt. Dies ist in der Rechtsprechung umstritten (dafür: OLG Düsseldorf, Urteil vom 26.02.2014, Az.: – I – 18 U 27/12, TranspR 2014, 234; dagegen: OLG Hamburg, Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10, ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 f). Die Literatur hat sich, soweit ersichtlich, der vom OLG Düsseldorf vertretenen Ansicht angeschlossen (Otte, juris-PR TranspR 5/2014, Anmerkung 2; Jaegers, juris-PR TranspR 3/2014, Anmerkung 4; Ramming, RdTW 6/2014, 245, 251; Koller, Transportrecht, 9. Auflage 2016, Art. 16 Rn.2).

Das Rheinschiffahrtsgericht hat sich ausdrücklich dem OLG Düsseldorf angeschlossen und die Frage bejaht. Zur Begründung hat es im Wesentlichen ausgeführt, die gegenteilige Ansicht der Beklagten lege den Rechtsbegriff des Güterschadens zu eng aus. Durch die im Zuge der Havarie Grosse ergriffenen Maßnahmen – Leichterung, Freischleppen – und die hiermit untrennbar verbundenen Kosten sei der drohende Eintritt eines ersatzfähigen Schadens verhindert worden. Nur die zwischenzeitliche Leichterung und das Freischleppen hätten den weiteren Transport zum Bestimmungsort ermöglicht. Bei dieser Sachlage seien die Aufwendungen wie ein Schaden am transportierten Gut selbst zu ersetzen.

Der Senat schließt sich ebenfalls der vom OLG Düsseldorf vertretenen Ansicht an. Der hier in Rede stehende Havarie-Grosse-Beitrag ist ein Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI. Dem liegen die folgenden Erwägungen zugrunde:

(1) Der Schadensbegriff der Art. 16, 19 CMNI ist grundsätzlich deckungsgleich mit dem Schadensbegriff des CMR und der §§ 425, 429 HGB (Otte in Münchener Kommentar zum HGB, 3. Auflage 2014, Art. 19 CMNI Rn.1; Koller, a.a.O., Art. 19 CMNI Rn.3). Wertminderung im Sinne dieser Vorschrift ist abstrakt die Differenz zwischen schadensfreiem und schadensbelastetem Zustand (Otte, a.a.O., Rn.5). Hier von nicht umfasst sind unstreitig – hierauf weist das OLG Hamburg zu Recht hin (Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10; ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 f; juris-Rn.80) – mittelbare Schäden, Folgeschäden, frustrierte Aufwendungen, Kosten der Schadensbeseitigung und (dies gilt nur für das CMNI) der Schadensfeststellung (Otte, a.a.O., Rn.6; v. Waldstein/ Holland, Binnenschiffrecht, 5. Auflage 2007, Art.19 CMNI Rn.4). Anders verhält es sich jedoch mit Aufwendungen, die zur Verhinderung/ Minderung des Schadens getätigt werden; diese sind erstattungsfähig (Schaffert in Ebenroth/ Boujong/ Joost/ Strohn, Handelsgesetzbuch, 3. Auflage 2015, § 429 Rn.7; Koller, a.a.O., Art. 19 CMNI Rn.3; § 429 HGB Rn.16, 22).

Ausgehend von dieser Definition folgt daraus die Erstattungsfähigkeit der Havarie-Grosse-Beiträge. Denn hierbei handelt es sich um die auf den Beitragspflichtigen anteilig entfallende Aufwendungen, die zur Abwendung einer gemeinsamen Gefahr und damit zur Verhinderung bzw. Minderung eines Schadens getätigt wurden. Aufgrund der im vorliegenden Fall ergriffenen Maßnahmen – Leichterung und Hilfe durch Kran – konnte die von der Klägerin versicherte Ladung gerettet werden. Die für die Leichterung und das Kranschiff aufgewendeten Kosten dienten daher dem Zweck, einen Schadenseintritt auch an der Ladung zu verhindern. In diesem Zusammenhang kann es entgegen der von der Beklagten vertretenen Ansicht keine Rolle spielen, ob das Gut (auch) physisch beschädigt wurde. Es wäre unbillig, denjenigen besser zu stellen, dessen Gut eine leichte Beschädigung davon getragen hat und der deswegen auch die Kosten der Schadensminderung ersetzt verlangen kann, als denjenigen, dessen Gut aufgrund der Aufwendungen zur Schadensminderung unversehrt blieb, der mithin durch seine Aufwendungen einen Schaden gänzlich abgewendet hat.

(2) Für eine Erstattungsfähigkeit des Havarie-Grosse-Beitrages im Rahmen eines Schadensersatzanspruchs gem. Art. 16 CMNI sprechen weiter die Regeln zur Havarie Grosse selbst.

Die verschiedenen Regelwerke zur Havarie Grosse (vgl. nur § 78 Abs. 3 BinSchG,

§ 588 HGB, Havarie-Grosse Regeln IVR, vgl. zu den Unterschieden Bahnsen in Rabe/Bahnsen, Seehandelsrecht, 5. Auflage 2018, § 588 HGB Rn.1, 12; v. Waldstein/ Holland, Binnenschiffrechtsrecht, 5. Auflage 2007, § 78 BinSchG Rn.1, 11) legen dem Begriff »Havarie Grosse« in Teilen zwar unterschiedliche Definitionen zugrunde. Einigkeit besteht aber darüber, dass im Grundsatz eine Havarie Grosse die vermögensrechtliche Abwicklung einer Havarie regelt, d.h. die Verteilung von außergewöhnlichen Kosten zwischen Schiff und Ladung, die durch eine Rettung aus gemeinsamer Gefahr anfallen. Diese Kosten können entweder direkt durch Aufwendungen oder anlässlich bewusst mit Rettungsmaßnahmen durch die Schiffsführung herbeigeführter oder geduldeter Schäden am Schiff und/ oder seiner Ladung entstehen. Hierbei kann es sich beispielsweise um die vorsätzliche Zerstörung eines Teils der Ladung handeln, um das Schiff und den Rest der Ladung zu retten, wie z.B. das absichtsvolle Auf-Grund-Setzen des Schiffes zum Zwecke der Löschung der Ladung, aber auch die Aufwendung von Kosten zur Leichterung/ zum Freiturnen eines festgefahrenen Schiffs.

Die Beteiligten an der Havarie Grosse, d.h. das Schiff, der Treibstoff und die Ladung (vgl. Bahnsen in Rabe/Bahnsen, a.a.O., § 588 HGB Rn.4), bilden eine gesetzliche Gefahrengemeinschaft. Aufgrund der gemeinsamen Gefahr von Schiff und Ladung entsteht zwischen den an Schiff und Ladung Beteiligten ein gesetzliches Schuldverhältnis, innerhalb dessen die Schäden und Kosten anteilig umgelegt werden. Jeder Beteiligte nimmt an der vermögensrechtlichen Abwicklung der Havarie Grosse teil. Diese Teilnahme kann durch die »Opferung« eines Teils/ der gesamten Ladung bzw. des Schiffes bestehen oder durch eine Beteiligung an den zur Rettung von Schiff und Ladung aus der gemeinsamen Gefahr aufgewendeten Kosten. Auf welche Weise die Beteiligten an der Havarie Grosse teilnehmen – d.h. ob über eine »Opferung« eines Teils ihres Eigentums oder über Zahlung eines Havarie-Grosse-Beitrages – ist letztlich zufällig. Aus diesem Grund erscheint es unbillig, weil dem Kerngedanken der Havarie Grosse gerade zuwiderlaufend, dass nur derjenige, der aufgrund der Havarie einen Substanzschaden erleidet, einen Regressanspruch nach den Vorschriften des CMNI geltend machen können soll, derjenige, der nur über die Kosten an der Havarie Grosse beteiligt ist, jedoch nicht.

(3) Der dritte Gesichtspunkt, der aus Sicht des Senats entscheidend dafür spricht, den Havarie-Grosse-Beitrag als Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI zu sehen,

ist das gesetzliche Pfandrecht, das den Havarie-Grosse-Beitrag – so er in Geld zu leisten ist – sichert.

Die Vergütungsberechtigten, in der Regel der Schiffseigner, aber auch Interessenten einer anderen, im Rahmen der Havarie Grosse in Mitleidenschaft gezogenen Ladungspartie, haben wegen des Beitrags, den die anderen Beteiligten aufgrund der Havarie Grosse zu leisten haben, gem. § 594 HGB i.V.m. § 78 Abs. 3 BinSchG (früher § 89 Abs. 2 BinSchG a.F.) ein gesetzliches Pfandrecht. Der Gegenstand des Pfandrechts sind der Treibstoff und die Ladung der Beitragspflichtigen, § 594 Abs. 1 HGB. Das Pfandrecht besteht bis zu Höhe der Beitragspflicht des einzelnen Gutes (Bahnsen in Rabe/Bahnsen, a.a.O., § 594 Rn. 1; v. Waldstein/ Holland, a.a.O., § 89 BinSchG Rn.8 zur alten Fassung).

Das gesetzliche Pfandrecht, das aufgrund der Havarie Grosse entsteht, haftet dem von der Klägerin versicherten Gut daher unmittelbar an und führt, da das Gut aufgrund der Belastung nicht frei verkäuflich ist, zu einer Wertminderung. Leistet der Eigner des Gutes (oder, wie hier, sein Versicherer) den aufgrund der Havarie Grosse geschuldeten Beitrag, so erlischt das gesetzliche Pfandrecht, da das eigene Gut nur für den eigenen Beitrag haftet. Daher ist die Pflicht zur Leistung des Havarie-Grosse-Beitrages, die über das gesetzliche Pfandrecht den Wert der Ladung unmittelbar beeinflusst, einem Substanzschaden gleichzusetzen.

Die hiergegen gerichteten Argumente der Beklagten verfangen nicht. Soweit sie meint, es liege eine unzulässige Vermischung von anspruchsbegründender Norm und anspruchsausfüllender Norm vor, überzeugt dies nicht. Der Begriff des »Schadens« wird typischerweise sowohl im Rahmen des Haftungsgrundes als auch im Rahmen des Haftungsumfanges geprüft. Warum Aufwendungen zur Schadensabwehr/ -minderung nur dann erstattungsfähig sein sollen, wenn auch ein irgendwie gearteter Substanzschaden vorliegt, erschließt sich nicht. Dies würde denjenigen, der sein Gut durch eine bestimmte Maßnahme vollständig vor dem Eintritt eines Schadens rettet, unverhältnismäßig schlechter stellen als denjenigen, der durch die Maßnahme den Eintritt eines geringen Schadens nicht verhindern kann (s.o.).

Es handelt sich auch nicht um eine Auslegung »gegen den Wortlaut«. Wie oben dargestellt, ist im Rahmen des Schadensersatzanspruchs nach Art. 16 CMNI die Wertminderung zu ersetzen, also die Differenz zwischen schadensfreiem und schadensbelastetem Zustand. Die aufgrund der Havarie Grosse erfolgte Be-

lastung mit einem gesetzlichen Pfandrecht ist eine solche Wertminderung, da das belastete Gut nicht denselben Wert hat wie das unbelastete Gut. Daran ändert es auch nichts, dass, wie die Beklagte zu Recht ausführt, der Pfandgläubiger nicht verpflichtet ist, sein Pfandrecht auszuüben. Die Tatsache, dass ihm das Recht zusteht, dies zu tun, stellt die Wertminderung dar.

Ob die Entscheidung, den Havarie-Grosse-Beitrag auch aufgrund des gesetzlichen Pfandrechts als Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI zu begreifen, auf andere gesetzliche Pfandrechte übertragbar ist, braucht der Senat an dieser Stelle nicht zu entscheiden. Die Ausführungen der Beklagten zum gesetzlichen Pfandrecht des Frachtführers vermögen somit ebenfalls nicht zu einem anderen Ergebnis zu führen.

Insgesamt stellen daher aus Sicht des Senates die von der Klägerin geleisteten Havarie-Grosse-Beiträge einen Schaden im Sinne des Art. 16 CMNI dar.

dd)

Auch ein Verschulden der Beklagten liegt vor. Dieses wird vermutet. Gem. Art. 16 Abs. 1 CMNI kann sich der Frachtführer nur entlasten, wenn er beweist, dass der Schaden durch Umstände verursacht worden ist, die ein sorgfältiger Frachtführer nicht hätte vermeiden und deren Folgen er nicht hätte abwenden können.

Hier beruft sich die Beklagte auf einen angeblich vereinbarten und im angeblich anwendbaren niederländischem Recht ohnehin geltenden Haftungsausschluss für nautisches Verschulden. Art. 16 CMNI ist zu Lasten des Geschädigten ausschließlich im Rahmen des Art. 25 Abs. 2 CMNI abdingbar (Koller, a.a.O., Art. 16 CMNI Rn.1). Nach Art. 25 Abs. 2 CMNI ist eine Freizeichnung von nautischem Verschulden zwar möglich, allerdings nur, wenn der Frachtführer seine Pflichten nach Art. 3 Abs. 3 CMNI hinsichtlich der Besatzung erfüllt hat (u.a. ordnungsgemäße Bemannung). Vorliegend war der Schubverband unstrittig nicht ausreichend bemannt, sodass sich die Beklagte nicht auf einen vertraglich vereinbarten Haftungsausschluss berufen darf.

Dies gilt auch für den von der Beklagten behaupteten gesetzlichen Haftungsausschluss nach niederländischem Recht, da ein Rückgriff auf nationales Recht nicht möglich ist. Gem. Art. 29 Abs. 1 CMNI kann nationales Recht ergänzend herangezogen werden, soweit das CMNI keine Bestimmungen enthält. Hier enthält aber Art. 16 CMNI eine abschließende Regelung auch zum Verschulden (s.o.), sodass sich bereits aus diesem Grund ein Rück-

griff auf niederländisches Recht verbietet (Koller, a.a.O., Art. 16 CMNI, Rn 2).

ee)

Die Höhe des Anspruchs hat die Beklagte nicht angegriffen.

ff)

Der Anspruch ist schließlich nicht verjährt. Hierzu verweist der Senat auf die nicht ergänzungsbedürftigen Ausführungen des Rheinschifffahrtsgerichts, denen er sich nach eigener Prüfung in vollem Umfang anschließt. Die Beklagte wendet zwar auch in der Berufung Verjährung ein, begründet dies jedoch nicht näher und setzt sich auch nicht mit den Erwägungen des Rheinschifffahrtsgerichts auseinander.

c)

Da der Klägerin ein Anspruch auf Erstattung des Havarie-Grosse-Beitrages gem. Art. 4, 16 CMNI i.V.m. § 86 VVG zusteht, kommt es auf die Frage, ob ggf. auch ein deliktischer Anspruch besteht, nicht an.

d)

Der Zinsanspruch folgt aus §§ 288 Abs. 1, 286 BGB.

3.

Die Kostenentscheidung folgt aus § 97 ZPO. Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

4.

Aufgrund der Divergenz zwischen den Entscheidungen des OLG Düsseldorf (Urteil vom 26.02.2014, Az.: -I- 18 U 27/12) und des OLG Hamburg (Urteil vom 05.12.2013, Az.: 6 U 194/10; ZfB 2014, Sammlung Seite 2263 f) zu der Frage, ob ein geleisteter Havarie-Grosse-Beitrag einen Schaden im Sinne der Art. 16, 19 CMNI darstellt, war gem. § 543 Abs. 2 Nr. 2 ZPO zur Sicherung einer einheitlichen Rechtsprechung die Revision zuzulassen.

5.

Der Streitwert für das Berufungsverfahren wird auf 15.799,33 EUR festgesetzt.