



BUNDESGERICHTSHOF

IM NAMEN DES VOLKES

URTEIL

III ZR 29/01

Verkündet am:
13. Dezember 2001
F r e i t a g
Justizamtsinspektor
als Urkundsbeamter
der Geschäftsstelle

in dem Rechtsstreit

Nachschlagewerk: ja

BGHZ: nein

BGHR: ja

BGB § 157 B

Zur Frage der Vergütung für den Betrieb eines Ölschadenbekämpfungsschiffes ab der Einsatzanforderung, wenn der Vertrag hierzu (höhere) Stundensätze für "Einsatz" und (niedrigere) für "Stand-by" vorsieht.

BGH, Urteil vom 13. Dezember 2001 - III ZR 29/01 - OLG Oldenburg

LG Oldenburg

Der III. Zivilsenat des Bundesgerichtshofs hat auf die mündliche Verhandlung vom 13. Dezember 2001 durch den Vorsitzenden Richter Dr. Rinne und die Richter Streck, Schlick, Dr. Kapsa und Galke

für Recht erkannt:

Auf die Revision des Beklagten wird das Urteil des 6. Zivilsenats des Oberlandesgerichts Oldenburg vom 22. Dezember 2000 aufgehoben.

Die Sache wird zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung, auch über die Kosten des Revisionsrechtszuges, an das Berufungsgericht zurückverwiesen.

Von Rechts wegen

Tatbestand

Das beklagte Land N. ist Eigner des Ölschadensbekämpfungsschiffes "T.". Durch Vertrag vom 22. Februar 1994 übernahm die Klägerin den Betrieb und die Unterhaltung dieses Schiffes. Die Klägerin sollte - wie in § 7 im einzelnen geregelt - das Schiff auf Anforderung des Beklagten bei außergewöhnlichen und weiträumigen Ölverschmutzungen, bei Übungen zur Ölschadensbekämpfung und sonstigen zweckentsprechenden Unternehmungen einsetzen;

daneben kamen entsprechende - von der Klägerin selbständig abzurechnende - Einsätze für Dritte in Betracht. Es hatte jedoch die "Anforderung des Schiffes durch die Einsatzleitgruppe ... Priorität" (§ 7 Abs. 2 Satz 2). Die Klägerin hatte "für Einsätze und Übungen gemäß § 7 Abs. 1 Nrn. 1-3" nach Stundensätzen abzurechnen, deren Höhe sich aus einer Anlage zum Vertrag ergab. In der für den Streitfall maßgeblichen Fassung führt die betreffende Anlage folgende Stundensätze auf:

"... Einsatz für den Eigner	806,09 DM
Übungen/Stunde	503,18 DM
Stand-by	295,00 DM ..."

Zur "Verfügungsbereitschaft" des Schiffes war vereinbart (§ 4):

- "(1) Die (Klägerin) stellt die jederzeitige Einsatzbereitschaft ("rund-um-die-Uhr") mit ausreichendem Bedienungspersonal sicher ...
- (2) Das Schiff hat mit entsprechendem Personal auf Anforderung unverzüglich, spätestens jedoch innerhalb von zwei Stunden, für einen Einsatz zur Ölschadensbekämpfung einsatzbereit ... zu sein.
- (3) Soweit zu diesem Zeitpunkt das Schiff für Aufgaben der Bezirksregierung W.-E., der (Klägerin) oder eines Dritten ... im Einsatz ist, ist dieser auf Verlangen unverzüglich abzuberechen."

Am 13. November 1998 lief die "T." auf Anforderung des Beklagten zur Bekämpfung eines von dem Tanker "P." vor A. verursachten Ölschadens aus ihrem Heimathafen W. aus. Am 12. Dezember 1998 kehrte sie in den Heimat-

hafen zurück. Am 29. Dezember 1998 lief sie erneut aus, am 3. Januar 1999 legte sie wieder in W. an.

Die Klägerin erteilte dem Beklagten am 25. Mai 1999 eine "Schlußrechnung" über 322.957,07 DM (= 926.121,28 DM ./ Abschlagszahlungen von insgesamt 603.164,21 DM), nahm jedoch - als der Beklagte die Rechnung nicht anerkannte - am 8. Oktober 1999 und am 10. Januar 2000 "Nachbelastungen" über 137.622,78 DM sowie weitere 785.545,33 DM vor. Danach nimmt die Klägerin insgesamt für die Zeit vom 13. November bis zum 12. Dezember 1998 durchgehend "Einsatz"-Stundensätze in Anspruch. Die gleiche Vergütung verlangt sie für die Zeit vom 23. bis 29. Dezember 1998 (Rechnung vom 8. Oktober 1999) wie auch für die Zeit danach bis zum 10. Februar 1999. Dazu behauptet sie, die Einsatzleitung des Beklagten habe bereits am 23. Dezember 1998 einen weiteren Einsatz der im Heimathafen liegenden "T." angeordnet; es hätte allerdings eine Besserung der Wetterlage abgewartet werden sollen. Auf den Zeitraum vom 4. Januar bis zum 10. Februar 1999 entfalle die ÖlentSORgung und Reinigung der "T."

Aus dem geltend gemachten Gesamtbetrag hat die Klägerin 322.957,07 DM (Rechnung vom 25. Mai 1999) voll sowie jeweils 10 % der Rechnungen vom 8. Oktober 1999 und vom 10. Januar 2000 (zusammen 92.316,81 DM), insgesamt also 415.723,88 DM eingeklagt.

Der Beklagte hat entgegengehalten, die Klägerin sei bereits überzahlt. Für die Zeiten, in denen die "T." - auch nach dem Auslaufen aus dem Heimathafen - vor Anker lag, könne die Klägerin nur den Stundensatz für "Stand-by" verlangen. In der Zeit vom 13. bis 29. Dezember 1998 habe weder ein Einsatz

noch eine vergütungspflichtige Einsatzbereitschaft vorgelegen. Aus der Zeit nach dem 3. Januar 1999 seien allenfalls zwei Arbeitstage für das Abpumpen des aufgenommenen Öl-Wasser-Gemischs und weitere sechs Arbeitstage für die Schiffsreinigung als notwendig anzuerkennen.

Das Landgericht hat die Klage abgewiesen, das Oberlandesgericht hat sie dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt und die Sache zur Entscheidung über die Höhe an das Landgericht zurückverwiesen. Hiergegen richtet sich die Revision des Beklagten.

Entscheidungsgründe

Die Revision führt zur Aufhebung des angefochtenen Urteils und Zurückverweisung der Sache an das Berufungsgericht.

I.

Das Berufungsgericht meint, aus § 9 Abs. 4 des Vertragstextes in Verbindung mit der Anlage 5 ergebe sich, daß bei einem "Einsatz" auf Anforderung des Beklagten gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 1 des Vertrages grundsätzlich der Stundensatz für "Einsätze für den Eigner" (806,09 DM/Std.) zu berechnen sei. Wann der Stundensatz für "Stand-by" anfalle, lasse sich aus dem Vertragswortlaut nicht - auch nicht durch Auslegung - ermitteln, weil die vertraglichen

Bestimmungen, insbesondere in § 9, zwar Einsätze, Übungen und Kosten für Zusatzgeräte erwähnten, nicht aber eine "Stand-by"-Maßnahme. Daraus, daß in Anlage 5 ein "Stand-by"-Stundensatz aufgeführt sei, ohne die Voraussetzungen für den Anfall dieses Stundensatzes zu belegen, ergebe sich eine Regelungslücke, die nach den Grundsätzen der ergänzenden Vertragsauslegung zu schließen sei. Es sei also darauf abzustellen, was die Parteien bei einer angemessenen Abwägung ihrer Interessen nach Treu und Glauben als redliche Vertragsparteien vereinbart hätten, falls sie den nicht geregelten Fall bedacht hätten.

Das Berufungsgericht gelangt insoweit - unter Hervorhebung des Gesichtspunkts möglicher Kostenersparnisse - zu dem Ergebnis: Zeiten des Ankerns auf See oder in anderen Häfen außerhalb des Heimathafens W. seien nach dem Stundensatz für Einsätze zu vergüten; für Liegezeiten im Heimathafen hätte sich die Klägerin dagegen redlicherweise mit dem Stundensatz für "Stand-by" begnügt.

Andererseits sei - so das Berufungsgericht weiter - die Grenze zwischen der nach § 4 Abs. 1 des Vertrages zugesagten jederzeitigen Einsatzbereitschaft und der (nach dem "Stand-by"-Stundensatz) gesondert zu vergütenden Einsatzbereitschaft "nach dem in den vertraglichen Regelungen erkennbaren Interesse beider Parteien an einem möglichst wirtschaftlichen Schiffseinsatz" dort zu ziehen, wo das Schiff infolge einer - gemäß § 7 Abs. 2 Satz 2 des Vertrages vorrangigen - Anforderung des Beklagten für einen nach § 7 Abs. 1 Nr. 4 des Vertrages an sich möglichen Einsatz für Dritte nicht mehr zur Verfügung stehe. Der Beklagte habe somit der Klägerin eine - wenn auch geringere - Vergütung zu leisten, sobald er das Schiff anfordere oder einen Einsatzbefehl

erteile. Die Klägerin habe sich zwar in § 4 Abs. 2 des Vertrages verpflichtet, die dann einsetzende Vorbereitungszeit auf zwei Stunden zu begrenzen, nicht aber bereit erklärt, diese Vorbereitung kostenlos zu leisten. Über die Vorbereitungszeit hinaus sei die Einsatzbereitschaft zu vergüten, wenn das angeforderte und deshalb anderweitig nicht einsetzbare Schiff wegen schlechten Wetters den Heimathafen nicht habe verlassen können, aber bei Wetterbesserung habe auslaufen sollen. Mit dem Eintreffen der benötigten Mannschaft auf dem Schiff und dem anschließenden Beginn der Arbeiten für das Auslaufen falle der höhere Stundensatz für "Einsätze" an. Nach der Rückkehr des Schiffs in den Heimathafen sei der Besatzung eine angemessene Nachbereitungszeit zuzubilligen, wenn das Schiff nicht sofort verlassen werden könne. Sobald die Mannschaft jedenfalls teilweise von Bord gehen könne, ende der Stundensatz für "Einsätze" und beginne eine nach dem "Stand-by"-Stundensatz zu vergütende Zeit für die Entsorgung aufgenommenen Öls und für die Reinigung des Schiffs, das erst danach für einen anderweitigen Einsatz uneingeschränkt zur Verfügung stehe.

Da der Beklagte demnach die in der Zeit vom 13. November bis 12. Dezember 1998 und vom 29. Dezember 1998 bis 3. Januar 1999 angefallenen Anker- und Hafenzeiten nach dem Stundensatz für Einsätze zu vergüten habe, sei das darauf gestützte Klagebegehren dem Grunde nach gerechtfertigt. Inwieweit in diesen Zeiträumen Vor- und Nachbereitungszeiten angefallen und zu vergüten seien, ob die Klägerin in der Zeit nach dem 3. Januar 1999 nicht eine schnellere Ölentsorgung und Schiffsreinigung durchführen konnte und ob der Beklagte die "T." am 23. Dezember 1998 angefordert und ein sofortiges Auslaufen nach einer Wetterbesserung verlangt habe, bedürfe weiterer Aufklärung.

II.

Die Revision hat schon deshalb Erfolg, weil das angefochtene Urteil als Zwischenurteil über den Grund unzulässig ist.

1. Ist ein Anspruch nach Grund und Betrag streitig, so kann das Gericht über den Grund vorab entscheiden (§ 304 Abs. 1 ZPO). Es kann offenbleiben, ob angesichts dessen, daß zwischen den Parteien nicht streitig ist, daß der Klägerin aufgrund des Vertrages vom 22. Februar 1994 eine Vergütung für den Betrieb der "T." zur Beseitigung des Ölschadens vor A. zusteht, nur noch ein - ein Grundurteil von vornherein ausschließender - Streit über den "Betrag" vorliegt, wie die Revision meint.

2. Wenn man dies anders sieht, so verstößt das angefochtene Urteil jedenfalls wie die Revision zutreffend rügt, gegen das Gebot, daß ein Grundurteil den Grund des Anspruchs insgesamt erledigen muß (BGH, Urteil vom 2. Oktober 2000 - II ZR 54/99 - NJW 2001, 224, 225). Daran fehlt es hier zumindest bezogen auf die Rechnung vom 8. Oktober 1999, die die von der Klägerin beanspruchte Vergütung für den Zeitraum vom 23. bis zum 29. Dezember 1998 betrifft. Ein Zahlungsanspruch der Klägerin aus diesem Vorgang steht und fällt nach Auffassung des Berufungsgerichts damit, ob der Beklagte die "T." am 23. Dezember 1998 angefordert und ein sofortiges Auslaufen nach Wetterbesserung verlangt hat; die hierzu erforderliche Prüfung nimmt das Berufungsgericht jedoch nicht vor, sondern es will sie dem Landgericht überlassen. Damit bleibt entweder in unzulässiger Weise eine von mehreren eingeklagten Forderungen als ganze (vgl. BGHZ 89, 383, 388; BGH, Urteil vom 27. April 1993 - IV ZR 132/93 - NJW 1994, 1791, 1792) oder mindestens

- wollte man die "Nachbelastung" vom 8. Oktober 1999 nicht als selbständige Forderung ansehen - eine wesentliche Frage zum "Grund" des insgesamt eingeklagten restlichen Vergütungsanspruchs der Klägerin, offen.

Es kommt bei dieser Sachlage nicht mehr entscheidend darauf an, ob das angefochtene Urteil noch an einem weiteren durchgreifenden Mangel leidet, nämlich in bezug auf das Erfordernis, daß ein Grundurteil die Wahrscheinlichkeit des Bestehens des Klageanspruchs in irgendeiner Höhe voraussetzt (BGH, Urteil vom 2. Oktober 2000 aaO). Das Berufungsgericht befaßt sich mit dieser Frage jedenfalls nicht ausdrücklich.

3. Das angefochtene Urteil ist daher aufzuheben und, da eine Sachentscheidung durch den Senat ausscheidet, die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

III.

Für das erneute Berufungsverfahren weist der Senat auf folgendes hin:

1. Die Vertragsauslegung ist Sache des Tatrichters. Sie kann vom Revisionsgericht nur auf Rechtsfehler überprüft werden. Ein Rechtsfehler ist - ohne daß dies hier abschließend beurteilt zu werden braucht - entgegen der Auffassung der Revision nicht ohne weiteres ersichtlich, soweit das Berufungsgericht allgemein eine Vergütungspflicht des Beklagten - sei es auch nur mit dem niedrigeren der in Betracht kommenden Stundensätze - von dem Zeitpunkt an annimmt, in dem das Schiff infolge einer Anforderung der Beklagten für einen an

sich möglichen Einsatz für Dritte nicht mehr zur Verfügung steht. Das Berufungsgericht entnimmt dies "dem in den vertraglichen Regeln erkennbaren Interesse der Parteien an einem möglichst wirtschaftlichen Schiffseinsatz", insbesondere im Blick auf die §§ 4 Abs. 2, 7 Abs. 1 Nr. 4 und 7 Abs. 2 Satz 2 des Vertrages und deren Regelungszusammenhang. Der Sache nach liegt insoweit also eher eine Vertragsauslegung gemäß § 157 BGB - nicht erst eine ergänzende Vertragsauslegung - vor. Wenn das Berufungsgericht hierbei zu dem Ergebnis gelangt ist, aus den vertraglichen Regeln ergebe sich nicht, daß die Klägerin ab einer Einsatzanordnung des Beklagten noch kostenlose Vorbereitungstätigkeiten zu leisten gehabt habe, so handelt es sich auch um eine durchaus mögliche Auslegung, ohne daß der Tatrichter in diesem Zusammenhang auf den Begriff "Stand-by" und dessen Verständnis in der Bergungsschiffahrt abzustellen brauchte. Aus der bisherigen Sicht des Berufungsgerichts war bei vertragsgerechter Handhabung der Stundensatz für "Stand-by" allemal als Mindestentgelt ab Beginn des Einsatzes (Einsatzanordnung) und bis zum Ende des Einsatzes (Herstellung der freien Verfügung über das Schiff etwa auch für einen Einsatz für Dritte) geschuldet. Das Berufungsgericht hat jedoch Gelegenheit, sich mit den Bedenken der Revision gegen seine diesbezügliche Würdigung auseinanderzusetzen.

2. Durchgreifenden rechtlichen Bedenken begegnen indessen die Ausführungen des Berufungsgerichts, soweit sie den Umfang der vertraglich geschuldeten Vergütung (Stundensätze) ab dem von ihm für den Beginn der Vergütungspflicht als maßgeblich angesehenen Zeitpunkt (Einsatzanforderung des Beklagten) betreffen. Bereits der Ansatz des Berufungsgerichts, es liege insoweit eine Vertragslücke vor, weil die Parteien zwar einen Stundensatz für "Stand-by" vereinbart hätten, ohne jedoch die Voraussetzungen für den Anfall

dieses Stundensatzes zu regeln, ist fehlerhaft. Wie die Revision der Sache nach ebenfalls rügt, hat das Berufungsgericht nicht die - naheliegende - Möglichkeit in Betracht gezogen, daß dem Vertragstext im Zusammenhang mit der Stundensatzregelung in Anlage 5 - im Wege der Auslegung nach § 157 BGB - der Wille der Vertragsparteien entnommen werden könnte, bei "Einsätzen" im Sinne des eigentlichen Vertragstextes (vgl. § 7 Abs. 1 Nr. 1, § 9 Abs. 4) nicht etwa ohne weiteres durchgehend den Stundensatz der "Einsätze für den Eigner" zugrunde zu legen, sondern hinsichtlich der Art der Vergütung für den Betrieb des Schiffes nach "Einsätzen für den Eigner" und "Stand-by" zu differenzieren. Für einen entsprechenden Willen der Vertragsparteien spricht, daß einerseits gemäß § 9 Abs. 4 für "Einsätze und Übungen" gemäß § 7 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 die Stundensätze nach Anlage 5 gelten sollen, andererseits die besagte Anlage neben dem Stundensatz für "Einsätze für den Eigner" und "Übungen" auch den Stundensatz "Stand-by" aufführt. Dies legt nahe, dem Begriff "Einsatz für den Eigner" in der Anlage 5 (Stundenlohnregelung) einen engeren Sinn beizumessen als dem Begriff "Einsatz" im eigentlichen Vertragstext.

Verneint man nicht von vornherein die Auslegungsfähigkeit des Vertragswerks zu diesem Punkt, sondern zieht nach dem Regelungszusammenhang die Möglichkeit einer Auslegung in Betracht, wonach bei "Einsätzen" des Schiffes "T." für den Beklagten Stundensätze für "Einsatz für den Eigner" und Stundensätze für "Stand-by" in Frage kommen konnten, so ergibt sich die Notwendigkeit zu klären, zu welchen Zeitpunkten - nur - "Stand-by" vorlag. Das Berufungsgericht hat diesen Begriff selbst als "Einsatzfähigkeit, Bereitschaft, Wartestellung" verstanden. Darüber hinaus verweist die Revision auf Vortrag des Beklagten - in einem allerdings nicht nachgelassenen Schriftsatz nach Schluß der mündlichen Verhandlung vor dem Berufungsgericht -, wonach in

der Bergungsseeschifffahrt unter "Stand-by" ein Zustand des Bereitstehens für einen konkreten Notfall in einem engen zeitlichen und räumlichen Zusammenhang mit der Havariestelle verstanden wird. Dieser von dem Beklagten behauptete fachspezifische Wortgebrauch ist für die Abgrenzung, ob und inwieweit bloße Ankerzeiten nach der Anforderung des Schiffes durch den Beklagten für die Bekämpfung eines Ölschadens nur als "Stand-by" zu vergüten sind, eine naheliegende Richtschnur. In diesem Zusammenhang sind entgegen der bisherigen Sicht des Berufungsgerichts auch die Eintragungen des Kapitäns in das Betriebsstundenbuch bzw. in das Schiffstagebuch nicht ohne jede Bedeutung. Diese Eintragungen könnten vielmehr darauf hindeuten, daß selbst nach dem damaligen Verständnis der Schiffsführung der Betrieb des Schiffes auch noch nach der Ausfahrt aus dem Heimathafen - in einem ähnlichen Sinne wie hier erörtert - unterschiedlich eingeordnet wurde.

Rinne

Streck

Schlick

Kapsa

Dörr