

## 11. 1. Zum Begriff der Binnenschiffahrt.

2. Inwiefern werden die Verjährungsvorschriften der §§ 117 Nr. 7, 118 des Binnenschiffahrtsgesetzes durch das Internationale Übereinkommen zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 (RGVL 1913 S. 49) berührt?

I. Zivilsenat. Urt. v. 2. April 1921 i. S. R. B. u. Gen. (Bef.) w. Reichsmarineregistruß (R.). I 328/20.

I. Landgericht Greifswald. — II. Oberlandesgericht Stettin.

Am 29. August 1914 stieß das deutsche Torpedoboot V 26 mit dem deutschen Dampfer Pommern zusammen. Der Zusammenstoß erfolgte auf dem Dammanich vor der Oder in der Nähe der Königshafen. Der Dampfer befand sich auf der Fahrt von Stettin nach Greifswald. Wegen der durch den Zusammenstoß dem Torpedoboot zugefügten Beschädigungen wurde gegen die Eigner und den Führer des Dampfers Klage erhoben.

Das Landgericht wies die Klage wegen Verjährung ab. Das Oberlandesgericht erklärte die Verjährungseinrede für unbegründet. Auf die Revision der Beklagten wurde das erste Urteil wiederhergestellt.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat im Zwischenurteil vom 10. Mai 1917 ausgeführt, der Dampfer Pommern sei zwar als Seeschiff im Schiffsregister verzeichnet, habe jedoch seiner regelmäßigen Verwendung nach als Binnenschiff zu gelten. Hierin ist ein Rechtsirrtum nicht zu erblicken. Nach den insoweit von keiner Seite bemängelten Feststellungen des in der Berufungsinstanz vorgetragenen landgerichtlichen Urteils machte der Dampfer regelmäßige Frachtfahrten zwischen Greifswald und Stettin durch die Peene und längs der Küste über den Greifswalder Bodden. Daß diese Fahrten, obgleich sie zum Teil ein der Ostsee angehöriges Gebiet berührten, wegen der eigentümlichen Gestaltung der genannten Küstengewässer (vgl. auch die Vorschriften über die Registrierung und Bezeichnung der Kauffahrteischiffe vom 13. November 1873 § 1 Nr. 5, 6) in vollem Umfange den Charakter von Binnenschiffahrten hatten, unterliegt aus den in RGZ. Bd. 13 S. 69 für die gleichartigen Fahrten Stettin—Stralsund dargelegten Gründen keinem Zweifel. War aber der Dampfer Pommern ein regelmäßig der Binnenschiffahrt dienendes Schiff, so ist er auch als Binnenschiff zu behandeln, da in dieser Beziehung seine Eintragung in das Seeschiffsregister keine entscheidende Bedeutung hat (Schapz, Seerecht, 2. Aufl., S. 8 Anm. 27).

Demgemäß handelt es sich bei dem Klagenspruch um Forderungen aus dem Verschulden einer Person der Besatzung eines Binnenschiffs, für welche in § 117 Nr. 7, § 118 BinnenschG. eine Verjährungsfrist von einem Jahre vorgesehen ist, beginnend mit dem Schluß des Jahres, in welchem die Forderung fällig geworden ist. Die in Übereinstimmung mit dem landgerichtlichen Urteil vom Berufungsgericht getroffene Feststellung, daß bei Zugrundelegung der vorerwähnten Vorschriften die Klageforderung mit Ablauf des Jahres 1915, d. h. vor Klagerhebung verjährt sei, ist von keiner Seite beanstandet und erscheint zutreffend. Es fragt sich nur, ob, wie das Berufungsgericht meint, durch das Reichsgesetz vom 7. Januar 1913 im Beibehalt des Internationalen Übereinkommens zur einheitlichen Feststellung von Regeln über den Zusammenstoß von Schiffen vom 23. September 1910 die Anwendbarkeit der erwähnten Verjährungsfrist ausgeschlossen und die in § 901 Nr. 2, § 903 Nr. 3 HGB. (neuester Fassung) vorgesehene zweijährige Verjährungsfrist auch für den vorliegenden Fall eingeführt ist.

Dies ist aber nicht zutreffend.

Das Gesetz vom 7. Januar 1913 sagt in Art. 1:

„Das vierte Buch des HGB. wird dahin geändert:

I. Die §§ 734—739 (welche über den Schaden durch Zusammenstoß von Schiffen handeln) werden durch folgende Vorschriften ersetzt . . . § 739. Die Vorschriften dieses Titels gelten auch dann, wenn bei dem Unfall ein der Binnenschifffahrt dienendes Schiff beteiligt ist.“

„Dieser Titel“ im Sinne des § 739 ist der zweite Titel des 7. Abschnitts des 4. Buches des Handelsgesetzbuchs, während die Verjährung im 11. Abschnitt des 4. Buches behandelt ist. Davon, daß auch diese Verjährungsvorschriften auf Binnenschiffe anzuwenden seien, besagt das Gesetz vom 7. Januar 1913 nichts, obgleich es in Art. 1 unter III—V verschiedene Änderungen der die Verjährung betreffenden §§ 901 ff. HGB. einführt. Das Berufungsgericht meint denn auch die Hauptgründe für seinen Standpunkt aus dem Internationalen Übereinkommen vom 23. September 1910 herleiten zu können. Dieses ist im Reichsgesetzblatt veröffentlicht und daher wie ein deutsches Gesetz zu behandeln. Es bestimmt u. a., daß die Ansprüche auf Schadensersatz, welche für ein Seeschiff aus seinem Zusammenstoß mit einem Binnenschiff hergeleitet werden, ohne Rücksicht darauf, in welchen Gewässern der Zusammenstoß stattgefunden hat, in zwei Jahren von dem schädigenden Ereignis ab verjähren (Art. 1, 7). Diese Vorschrift bezieht sich aber nicht auf einen Fall der hier fraglichen Art, wo alle Beteiligten demselben Staat angehören wie das mit der Sache befaßte Gericht, in welchem Falle nach ausdrücklicher Bestimmung in Art. 12

Nr. 2 die Landesgesetzgebung und nicht das Übereinkommen Anwendung findet. Die Verjährungsvorschriften der §§ 117 Nr. 7, 118 BinnenSchG. werden daher in Fällen der vorliegenden Art durch das Übereinkommen vom 23. September 1910 nicht berührt. Dementsprechend konnte auch die mit dem Gesetze vom 7. Januar 1913 bezweckte Anpassung der deutschen Gesetzgebung an das erwähnte Übereinkommen sehr wohl durchgeführt werden, ohne die Geltung der §§ 117 Nr. 7, 118 BinnenSchG. nach der hier in Betracht kommenden Richtung zu berühren. Sollte dies dennoch geschehen, so hätte es in dem Gesetze vom 7. Januar 1913 deutlich zum Ausdruck kommen müssen. Dies ist aber nach obigem nicht der Fall, vielmehr trifft das Gegenteil zu (vgl. Schapz, 2. Aufl. § 739 Anm. 3). Die Folge ist, daß die aus einem Zusammenstoße gegen ein deutsches Binnenschiff hergeleiteten Ansprüche auf Schadensersatz nach dem Übereinkommen vom 23. September 1910 Art. 7 in zwei Jahren von dem Ereignis ab verjähren, wenn sie von den Angehörigen eines fremden Vertragsstaats erhoben werden, während für ein deutsches Gericht die Verjährungsfrist der §§ 117 Nr. 7, 118 BinnenSchG. Platz greift, wenn die sämtlichen Beteiligten deutsche Staatsangehörige sind. Andererseits steht in Gemäßheit des Übereinkommens vom 23. September 1910 deutschen Berechtigten die erwähnte zweijährige Verjährungszeit zur Seite, wenn sich ihre Ansprüche gegen ein Binnenschiff richten, dessen Eigner einem fremden Vertragsstaat angehört, einerlei, ob der Zusammenstoß in deutschen oder fremden Gewässern oder auf hoher See erfolgt ist. Die kürzere Verjährung für den Fall, daß alle Beteiligten deutsche Staatsangehörige sind, rechtfertigt sich aus der verhältnismäßig leichteren Verfolgbarkeit solcher Ansprüche. Die bei Ansprüchen gegen Seeschiffe selbst für den Fall, daß alle Beteiligte Deutsche sind, nach § 901 Nr. 2 fig. HW. in der Fassung des Gesetzes vom 7. Januar 1913 vorgesehene längere Verjährung war in ähnlicher Weise schon in der früheren Fassung des Handelsgesetzbuchs vorgesehen und stand bereits damals in einem wohlernotenen Gegensatz zur Verjährung der §§ 117 Nr. 7, 118 BinnenSchG.

Es führt somit die ihrem Wortlaut entsprechende Anwendung der im Übereinkommen vom 23. September 1910 und im Gesetze vom 7. Januar 1913 niedergelegten Vorschriften keineswegs zu Ergebnissen, die deren Sinn und Zweck widersprechen oder unbillig sind.