

83. Zum Begriff des Ausrüsterverhältnisses im Sinne des § 510
SGB.

I. Zivilsenat. Urt. v. 10. Dezember 1921 i. S. Vereinigte Staaten
von Amerika (Kl.) w. die Einfuhr-Ges. für Getreide- und Futter-
mittel G. m. b. H. (Bekl.). I 339/21.

I. Landgericht Bremen, Kammer f. Handelsfachen. — II. Oberlandesgericht Hamburg.

Die Beklagte erwirkte beim Amtsgericht Bremen gegen „die American Line als Reederei des Dampfers West Chatala“ wegen eines Schadenersatzanspruches einen dinglichen Arrest und ließ den Dampfer „West Chatala“, der damals in Bremen lag, pfänden. Gegen diese Pfändung erhoben die Kläger als Eigentümer des gepfändeten Schiffs die Widerspruchsklage nach § 771 B.P.D. und beantragten, die Pfändung für unzulässig zu erklären.

Die Vorinstanzen wiesen die Klage ab. Die Revision hatte Erfolg.
Gründe:

Die Beklagte kann nach dem von ihr in der Berufungsinstanz vertretenen Standpunkt, dem sich das Berufungsgericht angeschlossen hat, der von dem Reeder der „West Chatala“ gemäß § 771 B.P.D. erhobenen Klage jedenfalls dann nicht wirksam begegnen, wenn die Firma „American Line“ als eine „Ausrüsterin“ des genannten Dampfers im Sinne von § 510 HGB. nicht anzusehen ist. Die von der Beklagten in der Revisionsinstanz neu herangezogenen Gesichtspunkte sind unbeachtlich. Der Einwand, daß die Kläger ihre Reedereieigenschaft arglistig verdeckt hätten, um die im regulären Betriebe entstehende dingliche Belastung ihrer Schiffe durch Schiffsschulden abzuwenden, findet in den tatsächlichen Feststellungen des Berufungsrichters keine Stütze. Die Behauptung, daß die American Line auch ohne das Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses die „West Chatala“ dinglich hätte belasten können und belastet habe, ist hier ohne Bedeutung, wo es sich nur um die Frage der Zulässigkeit eines von der Beklagten, nicht etwa gegen die Schiffsreederei, sondern gegen die American Line, und zwar trotz ihres Nichteigentums hinsichtlich des Schiffs als selbständige Unternehmerin ausgebrachten Arrestes handelt.

Die danach für die Entscheidung des Rechtsstreits bedeutsame Annahme des Berufungsgerichts, daß ein deutschrechtliches Ausrüsterverhältnis vorliegt, beruht auf der Auslegung eines sog. Agenturvertrags. Den Ausführungen des Berufungsgerichts ist die Feststellung zu entnehmen, daß der hier maßgebliche Vertrag zwischen den Klägern, handelnd durch das United States Shipping Board, welches seinerseits durch die United States Shipping Board Emergency Fleet Corporation vertreten wird, einerseits, und der als „agent“ bezeichneten „American Line“ andererseits abgeschlossen ist, und daß gleichartige Verträge auch mit anderen als „agents“ bezeichneten Firmen vereinbart sind. Es handelt sich also um eine sog. typische Urkunde. Die Auslegung des in ihr verbrieften Vertrags seitens des Berufungsgerichts ist frei von hier beachtlichem Rechtsirrtum.

Nach § 510 HGB. ist „Ausrüster“, wer ein ihm nicht gehöriges

Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt „für seine Rechnung verwendet und . . . die Führung einem Schiffer anvertraut“. Das Berufungsgericht meint, es liege eine Verwendung des Schiffs „West Chatala“ für eigene Rechnung der American Line vor, da diese Firma nach dem Agenturvertrag (Abschnitt 11 betr. „Compensation“) prozentweise an den Einnahmen des Schiffs an Frachtgebern, aus der Personenbeförderung usw. beteiligt und danach sehr erheblich an dem mit dem Dampfer betriebenen Reedereigehäft interessiert sei. Mit Recht weist demgegenüber die Revision darauf hin, daß eine derartige prozentweise Beteiligung eines Dritten an dem Gewinn eines ihm nicht gehörigen Kauffahrteischiffs nicht etwas dem Ausrüsterverhältnis Eigentümliches sei, vielmehr sehr häufig für Schiffsmakler oder Agenten usw., die zugunsten des Reeders tätig sind, ausbedungen werde. Aber auch sonst zeigt der Agenturvertrag nach Wortlaut, Sinn und Zweck unzweifelhaft, daß von einem Ausrüsterverhältnis in dem hier maßgeblichen Sinne keine Rede sein kann. . . . (Folgt eine eingehende Wiedergabe der einzelnen Vertragsbestimmungen.)

Es kann dahingestellt bleiben, ob durch diesen Vertrag zwischen den Klägern oder den für sie handelnden Organen und der American Line ein Agenturverhältnis im deutschrechtlichen Sinne zustande gekommen ist (§§ 84 ff. HGB.). Denn jedenfalls zeigt der Vertrag zur Genüge, daß die „American Line“ den Klägern und ihren Organen als ein an deren Weisungen gebundener Bevollmächtigter und Beauftragter und nicht — wie das zu den Merkmalen des Ausrüsterverhältnisses gehört (vgl. Mittelstein in Ehrenbergs Handbuch des Handelsrechts Bb. 7 Abt. 1 S. 36) — als ein selbständiger, mit dem Schiffe für eigene Rechnung Geschäfte treibender Unternehmer gegenübersteht. Dementsprechend sind auch die der American Line vertraglich zustehenden Vergütungen, die ja nur einen geringen Teil der jeweils mit dem Schiffe erzielten Gesamteinnahme ausmachen, nichts anderes als Provisionen für die von ihr als Bevollmächtigten und Beauftragten der Kläger geleisteten Dienste. Diese Vergütungen (compensations) ändern nichts daran, daß das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt ausschließlich für Rechnung seiner Reeder, d. h. der Kläger, verwendet wurde, die sich nach zahlreichen Richtigungen hin die Aufsicht und Kontrolle über die das Schiff betreffende Tätigkeit der American Line und die Möglichkeit jederzeitigen entscheidenden Eingriffs in diese Tätigkeit vorbehalten haben.

Des weiteren kann dem Berufungsgericht auch darin nicht zugestimmt werden, daß die American Line ihrerseits die Führung des Schiffs einem Schiffer im Sinne von § 510 HGB. „anvertraut“ hätte derart, daß dieser Schiffer ausschließlich ihren und nicht der Reeder Weisungen Folge zu leisten hatte. Allerdings hat nach dem

Verträge die American Line u. a. die Bemannung des Schiffs und somit auch die Anstellung des Schiffers zu besorgen, aber auch hier nicht als selbständige Unternehmerin des Schiffahrtsbetriebs, sondern auf Anweisung und nach den Vorschriften sowie für Rechnung der Kläger, welche jederzeit der American Line wegen der Anstellung, Beschäftigung, Bezahlung und Entlassung des Schiffers Anweisungen geben oder auch direkt in das Dienstverhältnis des Kapitäns durch Aufündigung des Agenturvertrags oder auf andere Weise eingreifen konnten. Daß dies auch genügend gegenüber dem Kapitän W., welcher zu der maßgeblichen Zeit die „West Chatala“ führte, zum Ausdruck gekommen ist, ergibt dessen vom Berufungsgericht angeführte Aussage. Somit fehlt es an einem weiteren für das Ausrüsterverhältnis des § 510 HGB. wesentlichen Merkmal, nämlich, daß die American Line durch einen allein von ihr abhängigen Schiffer die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Schiff in einer Weise hatte, die es ihr ermöglichte, sich seiner auch gegen den Willen der Reeder zu bedienen (RGZ. Bd. 25 S. 113; Schaps, Seerecht 2. Aufl. § 510 Anm. 4). Der danach vorliegenden Sach- und Rechtslage hat denn auch nach den Feststellungen des Berufungsgerichts eine andere, in der gleichen Weise wie die American Line für die Kläger tätige Firma, die „Cosmopolitan Line“, dadurch Rechnung getragen, daß sie den Willen, nur als Agentin der Kläger oder des U. S. Shipping Board tätig zu sein, in den von ihr benutzten Konnossementen durch den Zusatz „Agents for the U. S. Shipping Board“ klar erkennbar gemacht hat.

Diesen Erwägungen gegenüber kommt nicht in Betracht, daß die „West Chatala“ derzeit die Kontorflagge der American Line führt, daß die betr. Konnossemente am Kopfe die Worte „American Line“ tragen und daß den Unterschriften in den Konnossementen die Worte vorgebracht sind „for the American Line, as agents“, und zwar selbst dann nicht, wenn damit — wie das Berufungsgericht annimmt — die Unterzeichner jener Konnossemente nach außen als Agenten der American Line aufgetreten sein sollten. Allerdings wird in Schrifttum und Rechtsprechung bisweilen die Ansicht vertreten, daß für das Vorliegen eines Ausrüsterverhältnisses die äußere Erscheinungsform von wesentlicher Bedeutung sei. So wird z. B. mehrfach die auch vom Berufungsgerichte gebilligte Behauptung, daß die Worte in § 510 Abj. 1 HGB. „für seine Rechnung“ ein ungenauer Ausdruck des Gesetzes seien und nichts anderes als „in seinem Namen“ bedeuteten, damit zu begründen versucht, daß das Handeln für fremde oder eigene Rechnung ein innerer, die Außenwelt nichts angehender Vorgang sei (Schaps 2. Aufl. § 510 Anm. 3, 1, Cosack, Lehrbuch des Handelsrechts 7. Aufl. §§ 33 I 3, Pappenheim, Handbuch des Seerechts

Bd. 2 S. 83 Anm. 4, Bd. 4 S. 97 Anm. 1; anders Wüstenböcker, Studien zur modernen Entwicklung des Seerechts Bd. 1 S. 105). Demgegenüber ist aber folgendes zu beachten. In § 496 HGB. wird als Kreeber der „Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffs“ bezeichnet, der also das Schiff zum Erwerbe durch die Seefahrt „für seine Rechnung“ verwendet. Der Ausrüster soll nach § 510 HGB., wie Wortlaut, Sinn und Zweck dieses Paragraphen erkennen lassen (vgl. auch die Protokolle der Kommission zur Beratung eines allgemeinen Deutschen HGB. IV. Teil S. 1658; Cosack § 33 I 2), sich nur darin von dem Kreeber unterscheiden, daß er nicht der Eigentümer des Schiffs ist, das ihm zum Erwerbe durch die Seefahrt dient, also zu diesem Erwerbe „für seine Rechnung“ verwendet wird. Mit anderen Worten: Dem Kreeber als Eigentümer des ihm (dem Kreeber) zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffs wird gegenübergestellt der Ausrüster als Nichteigentümer des ihm (dem Ausrüster) zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffs. Es würde daher eine Verschiebung des im Gesetze festgelegten und gewollten Wesens des Ausrüsterverhältnisses bedeuten, wenn man das Erfordernis der Verwendung des Schiffs „für Rechnung“ des Ausrüsters durch das äußere Merkmal der Verwendung „im Namen“ desselben ersetzen wollte. Ein derartiger Eingriff kann nicht durch den bloßen Hinweis darauf gerechtfertigt werden, daß die Frage, ob das Schiff für Rechnung des Kreebers oder eines anderen zum Erwerbe durch Seefahrt verwandt werde, ein inneres und für die Außenwelt nicht erkennbares Verhältnis betreffe. Denn dies gilt in gleicher Weise für die Frage, ob das Schiff durch einen vom Kreeber oder von einem Dritten angestellten oder seinen Befehlen tatsächlich unterstellten Kapitän geführt wird (Schaps § 510 Anm. 13). Daß aber das im Handelsgesetzbuch unzweideutig für das Ausrüsterverhältnis angegebene Erfordernis der Unterstellung des Kapitäns unter die alleinige Befehlsgewalt des Ausrüsters nicht zwingend sei, kann trotz auch hier im Schrifttum hervorgetretener gegenteiliger Ansicht nicht anerkannt werden. Ob und wie weit die weiterhin im Schrifttum und bisweilen auch in der Rechtsprechung befürwortete entsprechende Ausdehnung des § 510 HGB. mit dieser, einen eng umgrenzten Fall betreffenden, gesetzlichen Ausnahmevorschrift zu vereinen ist (vgl. übrigens RGZ. Bd. 98 S. 186 fg., Brodmann, Krit. Vierteljahrsschrift für Gesetzgebung und Rechtswissenschaft Bd. 48 S. 88 fg.), kann hier dahingestellt bleiben. Denn jedenfalls wird auch von den Anhängern dieser ausdehnenden Anwendung des genannten Paragraphen durchweg vorausgesetzt, daß eine Charterung (Chartermiete) des Schiffs vorliegt, wovon hier nach obigem keine Rede sein kann. . . .