

82. Betrifft § 32 des Aufwertungsgesetzes auch die in § 102 des Binnenschiffahrtsgesetzes behandelten Schiffsgläubigerrechte?

I. Zivilsenat. Ur. v. 9. Oktober 1926 i. S. Neue Deutsch-Böhmische Etschiffahrts-Aktiengesellschaft (Bell.) w. Stromfahrzeug-Versicherungsgesellschaft (Rl.). I 404/25.

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

Im Sommer 1917 wurden an dem Kahn des Schiffseigners Sch., Breslau Nr. 1491, der auf der Elbe gesunken war, Hebungsarbeiten vorgenommen. Am 8. Juli 1917 kam der Kahn der Beklagten, Nr. 34, in Höhe des Kahnes des Sch. mit dem Borderteil auf Grund fest,

Schlug mit seinem Hinterteil herum, geriet hierbei gegen eine am Sch.'schen Kahn liegende Hebeschute und drückte sie gegen diesen Kahn, der dadurch beschädigt wurde. Der Kahn Breslau Nr. 1491 war bei der Klägerin versichert.

Die Klägerin nimmt aus abgetretenem Recht und als Versicherer des Sch. die Beklagte wegen des durch die Beschädigung des Kahnes verursachten Schadens in Anspruch, und zwar dinglich und persönlich gemäß § 8, § 4 Abs. 1 Nr. 3, § 114 BinnenSchiffG., indem sie behauptet, der Unfall sei durch Verschulden der Besatzung des Kahnes der Beklagten verursacht worden.

Die Instanzgerichte haben der Klage im wesentlichen entsprochen. Die wegen eines Teils der Urteilssumme eingelegte Revision der Beklagten führte zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Gründe:

Das Berufungsgericht hat der Klägerin, die von der Beklagten bereits 2024,10 *RM* gezahlt erhalten hatte, außerdem 7975,90 *RM* nebst Zinsen zugesprochen. Die Revision scheidet die Entscheidung nur in Höhe von 2460,50 *RM* an. Somit ist wegen einer Schadenssumme von 7539,50 *RM* nebst Zinsen kein Streit mehr. Das sind mehr als 50 % des vom Berufungsgericht grundsätzlich zugebilligten und auf 14637 *RM* angelegten Schadenserlassanspruchs. Zu der letzten Summe kommt das Berufungsgericht auf folgendem Wege. Es setzt die streitigen Ausbesserungskosten, die es auf 18137 *RM* berechnet, unter Berufung auf § 2 Abs. 1 Satz 1 AufwG. zum vollen Nennbetrag in Reichsmark ein, da es sich um Vorgänge aus dem Jahre 1917 handle. Ebenso wird der auf 1500 *RM* berechnete Nutzungsverlust ohne weiteres zum vollen Nennwert in Reichsmark umgerechnet. Dies kann aber durch den bloßen Hinweis auf § 2 Abs. 1 Satz 1 AufwG. nicht gerechtfertigt werden.

Der Unfall ist am 8. Juli 1917 geschehen. Wann der Anspruch des Sch., des Rechtsvorgängers der Klägerin, auf Erstattung der Ausbesserungskosten und des Nutzungsverlustes fällig geworden ist, hat das Berufungsgericht nicht festgestellt. Sieht man nun zunächst von den besonderen Bestimmungen der Aufwertungsgesetzgebung ab, so wird nach jenen Zeitpunkten an Hand der tatsächlichen Verhältnisse gemäß BGB § 242 — sei es auf Grund des Goldmark- oder Dollarkurses, sei es nach einem anderen Maßstab — zu berechnen

sein, welche Summen in Reichsmark für die Papiermarkbeträge zunächst einzusetzen sind. Dabei mag bemerkt werden, daß Anfang Juli 1917 der Kurs des amerikanischen Dollars etwa 6,80 \mathcal{R} war und daß sich dieser Kurs in den nächsten Wochen nur unwesentlich erhöht hat. Bei Einsatz eines Kurses von 6,80 \mathcal{R} für einen Dollar würden aber die 14637 \mathcal{R} nur etwa 9758 Gold- oder Rentenmark betragen. Des weiteren hat das Berufungsgericht keine Feststellung darüber getroffen, wann die streitige Forderung von Sch. auf die Klägerin übergegangen ist. Dies ist aber von Bedeutung für die Frage, in welcher Höhe eine Aufwertung wegen Verzugschadens nach § 288 Abs. 2 BGB. zu erfolgen hat. Solange Sch. Gläubiger der Forderung war, wird es darauf ankommen, ob und in welchem Maße er bei rechtzeitiger Bezahlung der Schuldsomme zu ihrer wertbeständigen Erhaltung imstande gewesen wäre. Der Betrag, der ihm danach zur Zeit der Übertragung seiner Forderung zustand, ist auf die Klägerin übergegangen und bildet den Ausgangspunkt für die Frage, ob und in welchem Umfang ihn die Klägerin im Falle einer gleich nach der Abtretung erfolgten Zahlung vor den Folgen der fortschreitenden Geldentwertung hätte bewahren können.

Die Anwendung des § 2 Abs. 1 Satz 1 AufwG. auf den vorliegenden Fall würde höchstens dann gerechtfertigt sein, wenn auch im übrigen das Aufwertungsgesetz heranzuziehen wäre. Dann würde aber gemäß § 92 Abs. 4 AufwG. nur eine Aufwertung des dinglichen Rechts zu 25 % und nach § 77 AufwG. gegebenenfalls eine Aussetzung des Verfahrens in Betracht kommen. Es wäre auch, soweit die Klage gemäß § 114 BinnenschiffG. einen beschränkt persönlichen Anspruch verfolgt, sowie im Hinblick auf § 9 AufwG. zum mindesten zweifelhaft, ob nicht auch für den so begründeten Klageanspruch jene Bestimmungen des Aufwertungsgesetzes anzuwenden wären, weil die Grundlage dieses Anspruchs das aus § 102 Nr. 5 Abs. 2, § 103 BinnenschiffG. hergeleitete Schiffsgläubigerrecht ist (vgl. auch Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. I § 102 Anm. 4).

Indessen kommt das Aufwertungsgesetz hier überhaupt nicht in Frage. Es ist allgemein anerkannt und kann auch ernstlich nicht bezweifelt werden, daß das Aufwertungsgesetz trotz der allgemein gehaltenen Fassung des § 1 nur auf die in den §§ 4 bis 61, 63 bis 66 bezeichneten Ansprüche Anwendung zu finden hat, wie denn

auch § 62 ausdrücklich besagt, daß sich die Aufwertung anderer Ansprüche nach den allgemeinen Vorschriften richtet. Darüber hinausgehend nimmt der Kommentar zum Aufwertungsgesetz von Schlegelberger-Harmening 4. Aufl. Anm. 1 zu § 1 (S. 81) an, daß entsprechend der III. SteuernotVo. auch das Aufwertungsgesetz nur die Aufwertung von Vermögensanlagen regle. Dies wird daraus gefolgert, daß im Aufwertungsgesetz eine positive Regelung der Aufwertung nur getroffen worden sei für die in den Abschnitten 2 bis 8 (§§ 4 bis 61) behandelten Ansprüche, die nach § 1 Abs. 2 der III. SteuernotVo. als Vermögensanlagen „galten“, und daß § 62 AufwG. die Aufwertung aller anderen Ansprüche grundsätzlich dem allgemeinen Recht überlasse. Ist dies richtig, so würde eine Anwendung des Aufwertungsgesetzes auf den gegenwärtigen Streitfall nach § 32 ebenda schon um deswillen nicht angängig sein, weil eine Vermögensanlage in dem erwähnten Sinne zweifellos nicht vorliegt.

Abgesehen hiervon ist folgendes zu berücksichtigen. Der § 32 AufwG. spricht allgemein von „Pfandrechten an im Schiffsregister eingetragenen Schiffen“. Während anscheinend manche Kommentare darunter nur das vertragsmäßige Schiffspfandrecht im Sinne von §§ 1259 ff. BGB. verstehen, verweist der Kommentar von Emmerich § 32 Anm. 1 ausdrücklich auch auf die kraft Gesetzes entstandenen Pfandrechte an Schiffen gemäß §§ 754 ff. HGB. und §§ 102 ff. BinnenschiffG. Letzterer Ansicht kann aber nicht beigetreten werden. Das nach § 102 Nr. 5 Abs. 2 BinnenschiffG. begründete Schiffsgläubigerrecht wird zwar dort in §§ 103 bis 105, 109 bis 113 usw. als Pfandrecht bezeichnet. Damit ist indes über die eigenartige Natur des Schiffsgläubigerrechts nach § 102 BinnenschiffG. (vgl. auch §§ 754 ff. HGB.) nichts Entscheidendes gesagt. Denn nach dem erkennbaren Sinn des Gesetzes deckt sich das Schiffsgläubigerrecht nicht mit dem gewöhnlichen Begriff des Pfandrechts. Es sind denn auch besonders im Schrifttum eingehende Untersuchungen über Art und Wesen des gesetzlichen Schiffsgläubigerrechts angestellt worden, die zu den verschiedensten vom Pfandrechtsbegriff abweichenden Ergebnissen geführt haben (vgl. z. B. die Anmerkungen bei Mittelstein, Binnenschiffahrtsrecht Bd. 1 zu §§ 102 bis 104, ferner Schaps, Seerecht § 486 Anm. 2 ff.). Jedoch bedarf es hier keines näheren Eingehens auf diese Fragen. Eine wesentliche Verschiedenheit des

Schiffsgläubigerrechts nach §§ 102 ff. BinnenschiffG. vom vertraglichen Schiffspfandrecht der §§ 1259 ff. BGB. zeigt sich schon darin, daß sich das erstere grundsätzlich auf Schiff und Fracht bezieht, die insofern als abge sondertes „Schiffsvermögen“ eine rechtliche Einheit mit selbständigen rechtlichen Schicksalen bilden. Diesem Schiffsvermögen steht das sonstige Vermögen des Schiffseigners, sein sogenanntes Landvermögen gegenüber. Das eigene rechtliche Schicksal des Schiffsvermögens bewirkt, daß der Schiffseigner gewissen Schiffsgläubigern ausschließlich damit haftet, und zwar auch, wenn es in andere Hände gelangt ist, gleich als ob das Schiffsvermögen sein einziges Vermögen wäre. Die sämtlichen Bestandteile des Schiffsvermögens haften grundsätzlich dem Schiffsgläubiger unbeschränkt und gesamtschuldnerisch, wobei unter Umständen eine Ausgleichung stattfinden hat. Wenn nun in § 82 AufwG. bestimmt ist, daß auf „Pfandrechte an im Schiffsregister eingetragenen Schiffen“ die Vorschriften über die Aufwertung von Hypotheken entsprechende Anwendung finden sollen, so weist dies darauf hin, daß damit nur die (gleich den Hypotheken) durch Einigung zwischen Eigentümer und Gläubiger gemäß §§ 1260 ff. BGB. zu bestellenden vertraglichen Schiffspfandrechte gemeint sind und nicht auch die davon wesentlich verschiedenen Schiffsgläubigerrechte nach §§ 102 ff. BinnenschiffG. Sollte das Aufwertungsgesetz auch letztere mitumfassen, so hätte dies klar und eindeutig zum Ausdruck kommen müssen.