

29. 1. Über eigenes Verschulden des Reeders „in Ansehung der Vertragserfüllung“ nach § 486 Abs. 2 HGB.

2. Zur Frage der rechtsähnlichen Anwendung von § 774 HGB. auf die beschränkt-persönliche Haftung des Reeders, der sein mit Schiffsgläubigerrechten belastetes Schiff freiwillig an einen Ausländer verkauft hat.

I. Zivilsenat. Urte. v. 24. Juni 1931 i. S. D. L. Versicherungs-AG. (Kl.) w. Vereinigte F.-E. und Ser Dampfschiffahrtsgesellschaft (Bekl.). I 56/31.

I. Landgericht Flensburg, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht Kiel.

Am 5. Dezember 1924 ist der der Beklagten gehörige Dampfer „Kanal IV“ auf der Fahrt von Flensburg nach Hamburg gesunken. Das Schiff hatte außer anderen Stückgütern Kupferbleche geladen. Der größte Teil der Ladung, insbesondere die Kupferbleche, waren für die Reise bei der Klägerin versichert. Die Klägerin hat diesen Versicherungsnehmern die ihnen durch den Unfall entstandenen Schäden schadensgemäß vergütet. Mit der Klage macht sie einen Teil der von den Ladungsbeteiligten aus dem Unfall hergeleiteten Schadenserfassungsansprüche geltend, die durch die Schadensregulierung auf sie übergegangen seien. Sie stützt den Klageanspruch einmal darauf, daß das Schiff wegen unsachgemäßer Stauung der Ladung, wegen Fehlens einer Garnierung und aus anderen Gründen nicht seetüchtig gewesen sei, ferner auch darauf, daß der Reeder das Schiff freiwillig an einen Ausländer verkauft habe.

Die Klage ist in allen drei Rechtszügen abgewiesen worden.

Aus den Gründen:

1. Das Berufungsgericht hat mit näherer Begründung dargelegt, daß eine persönliche Haftung der Beklagten als Reederin wegen eigenen Verschuldens „in Ansehung der Vertragserfüllung“ im Sinne von § 486 Abs. 2 HGB. nicht in Frage komme. Insbesondere sei der Beklagten kein Vorwurf daraus zu machen, daß ihr Vorstand die Verstaung der Ladung dem Schiffer überlassen habe, zu dessen Obliegenheiten sie nach § 514 HGB. gehört habe. Der Vorstand der Beklagten habe weder allgemein mit den Erfordernissen einer ordnungsmäßigen seemännischen Verstaung vertraut zu sein, noch in diesem Falle sich um die Stauung zu kümmern brauchen. Es sei regelmäßig nicht Sache des Reederin, den Schiffer über alle möglichen nautischen Dinge zu unterweisen. Der Vorstand der Beklagten habe hier den Sorgfaltspflichten eines ordentlichen Verfrachters genügt, indem er die Stauung nach Seemannsbrauch dem bis dahin stets tüchtigen und sorgfältig ausgewählten Schiffer übertrug. Auch die Sturmwarnung habe den Vorstand der Beklagten nicht zu besonderen weiteren Maßnahmen verpflichtet; so habe er nicht deshalb persönlich eine eigene Überwachung daraufhin vorzunehmen brauchen, ob der Schiffer seiner Pflicht zur ordnungsmäßigen Verstaung nachgekommen sei, sondern er habe sich darauf verlassen können, daß dies geschehen sei und daß der Schiffer, soweit besondere Maßnahmen erforderlich sein sollten, diese getroffen habe oder treffen würde; auch sei keine Veranlassung gewesen, das an sich seetüchtige Schiff wegen der Sturmwarnung nicht auslaufen zu lassen.

Danach hat das Berufungsgericht nicht außer acht gelassen, daß wegen des bevorstehenden und angekündigten Sturmes besondere Verhältnisse vorlagen. Die Feststellung, daß trotzdem der Beklagten als Reederin des Schiffes und Verfrachter bei der Vertragserfüllung kein Verschulden zur Last falle, beruht im wesentlichen auf tatsächlichen Erwägungen und läßt keinen Rechtsirrtum erkennen.

2. Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts hat die Beklagte das Schiff nicht in das Ausland veräußert. Bei der von ihr vorgenommenen freiwilligen Versteigerung des Schiffes sei, so wird dort ausgeführt, der Zuschlag dem Kaufmann K., der kein Ausländer gewesen, erteilt worden. K. habe das Schiff im Auftrage und für Rechnung des Werftbesizers R. ersteigert und seine Rechte aus dem Zuschlag an diesen abgetreten, und zwar für die R.-Werft in Kiel-

Wellingdorf, nicht etwa für die gleichfalls dem R. gehörige Düppelwerft in Sonderburg. Auf der R.-Werft sei das Schiff dann noch sieben Monate verblieben, bis R. es an den Reeder C. in Hadersleben weiterverkauft habe. R. habe die dänische, aber nicht die deutsche Staatsangehörigkeit besessen. Wolle man nun auch unterstellen, daß der Erwerb des Schiffes über den R. einem unmittelbaren Erwerb des R. gleichzusetzen sei, so sei doch für eine rechtsähnliche Anwendung von § 774 HGB. im Verhältnis der Parteien kein Raum. Auf Grund des Verkaufs des Schiffes an den Ausländer R. sei das Schiff nicht in das Ausland gekommen, sondern zunächst im Inlande geblieben. Solange das Schiff im Inlande verblieben, sei die Befriedigung der Schiffsgläubiger aus ihm nicht dadurch gefährdet worden, daß R. Ausländer gewesen sei (§ 761 Abs. 1 HGB., §§ 864, 870 Abs. 2 BPO.). Die Veräußerung an R. habe zwar die Folge gehabt, daß das Schiff nach § 13 Abs. 2, §§ 2, 4 des Gesetzes betr. das Flaggenrecht der Kaufahrtschiffe vom 22. Juni 1899 — RGBl. S. 319 — (in der Fassung des Gesetzes vom 29. Mai 1901, RGBl. S. 184) im deutschen Schiffsregister gelöscht worden sei. Trotzdem seien nach § 171 BPO. die Vorschriften dieses Gesetzes über die Zwangsversteigerung entsprechend anwendbar gewesen. Die Klägerin habe auch noch nach dem Übergang des Schiffseigentums auf R. ihr Schiffsgläubigerrecht ohne Schwierigkeit geltend machen können, zumal da R. ihr spätestens durch Schreiben vom 8. Mai 1926 mitgeteilt habe, daß er das Schiff gehoben habe.

Die hiergegen erhobenen Revisionsangriffe sind unbegründet. Die Fälle der beschränkt-persönlichen Haftung des Reeders, der sein mit Schiffsgläubigerrechten belastetes Schiff freiwillig verkauft, gegenüber den Schiffsgläubigern sind in §§ 765 flg. HGB. geregelt. In Schrifttum und Rechtsprechung ist anerkannt, daß über diese Fälle in rechtsähnlicher Anwendung des § 774 HGB. hinausgegangen werden kann, aber nur in besonderen Ausnahmefällen (Schaps Seerecht 2. Aufl. § 774 Anm. 16, 9, § 765 Anm. 4; Wüstendörfer in Ehrenbergs Handb. des ges. Handelsrechts Band VII Abt. 2 S. 373 flg.; Pappenheim Handbuch des Seerechts Band II § 24 S. 282 flg.; Mittelstein Binnenschiffahrtsrecht Bd. I § 114 Anm. 1 S. 443; derselbe in Ehrenbergs Handb. Bd. VII Abt. 1 § 11 S. 59 flg.; derselbe Schiffspfandrecht und Schiffsgläubigerrecht § 21 S. 155; Ehrenberg Beschränkte Haftung des Schuldners nach

See- und Handelsrecht S. 256/257, 298/300; Schroeter in Goldschmidts Ztschr. für das ges. Handelsrecht Bd. 32 S. 248; Brandis Das deutsche Seerecht I S. 112; Hanseatische Rechtszeitschrift 1927 S. 279 Nr. 92). Die tatsächlichen Feststellungen des Berufungsgerichts ergeben, daß ein solcher Ausnahmefall hier nicht vorliegt, da eine den Grundsätzen von § 774 HGB. entsprechende Gefährdung der Schiffsgläubigerrechte der Klägerin oder ihrer Rechtsvorgänger durch den Verkauf des Schiffes an K. und durch den Übergang des Schiffseigentums auf ihn nicht eingetreten ist. Denn trotz dieser Vorgänge hätten, wie das Berufungsgericht ohne Rechtsirrtum ausgeführt hat, die Schiffsgläubiger ihre Schiffsgläubigerrechte während der sieben Monate, in denen das Schiff nach dem Verkauf auf der K.-Werft in Kiel-Wellingdorf verblieben ist, in der gleichen Weise wie bisher wahrnehmen können. Unter solchen Umständen ist die bloße Tatsache des Schiffsverkaufs an einen Ausländer bedeutungslos. Dies um so mehr, als K. beim Erwerb des Schiffes noch nicht wußte, wie er es verwerten würde, insbesondere mit der Möglichkeit des Weiterverkaufs des Schiffes an einen inländischen (deutschen) Käufer rechnete und jedenfalls beim Erwerb des Schiffes nicht schlechthin sein alsbaldiges oder demnächstiges Verbringen ins Ausland im Auge hatte. Wenn das Schiff dann späterhin auf Grund eines von K. mit dem Reeder G. in Gaderleben abgeschlossenen Kaufvertrags ins Ausland gekommen ist, so stand dies nicht mehr in einem adäquaten Zusammenhang mit dem von der Beklagten im Wege der freiwilligen Versteigerung durchgeführten Verkauf des Schiffes an K. und dem darauf beruhenden Schiffserwerb durch K. Es ist daher im Verhältnis der Parteien unerheblich, ob infolge der so erfolgten Verbringung des Schiffes ins Ausland die Verfolgung der Schiffsgläubigerrechte der Klägerin oder ihrer Rechtsvorgänger erschwert oder vereitelt worden ist. . . .