

17. 1. Ist der sog. indirekte Kollisionsschade, welchen der Rheder dadurch erleidet, daß er seinerseits den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat, ausschließlich von dem Versicherer des Kasko zu ersetzen, oder haftet dieser nur pro rata unter Mitberücksichtigung der Fracht?

2. Wird hieran etwas durch den Umstand geändert, daß die Fracht definitiv vorausbezahlt ist und auch im Falle des Verlustes von den Befrachtern nicht zurückgefordert werden kann, oder durch den Umstand, daß der Rheder auf die Fracht keine Versicherung genommen hatte? Inwiefern bleibt definitiv vorausbezahlte Fracht ein versicherbares Interesse?

3. Ist die Ersatzpflicht bezüglich des indirekten Kollisionsschadens auf die Versicherer von Schiff und Fracht ganz unabhängig von dem Gesichtspunkte der Haftung von Schiff und Fracht nach

Artt. 451. 452 H.G.B. zu verteilen oder nach Verhältnis des Wertes von Schiff und Fracht?

4. Ist dabei der Wert des Schiffes beim Antritte der Reise oder nach dem Eintritte der Kollision und die Brutto- oder die Nettofracht maßgebend?

H.G.B. Artt. 824 Ziff. 7. 451. 452.

Allgemeine Seeverficherungsbedingungen § 69 Ziff. 7.

I. Civilsenat. Ur. v. 23. September 1893 i. S. Norddeutsche Ver-
ficherungsgesellschaft u. Gen. (Bekl.) w. Deutsche Dampfschiffshederei
(Kl.). Rep. I. 157/93.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der mit seinem auf 240000 *M* tarirten Kasko bei den Be-
klagten versicherte deutsche Dampfer der Klägerin, *Lydia*, ist durch
Schuld seines Führers auf der versicherten Seereise mit dem englischen
Dampfer *Ujama* zusammengestoßen, hat diesen beschädigt und ist selbst
beschädigt worden. Der Schade der *Ujama*, der ihr von der Klägerin
erfetzt ist, betrug 86778,21 *M*, der eigene Schade der Klägerin
55440,99 *M*. Von dem Gesamtbetrage mit 142219,20 *M* haben
die Beklagten der Klägerin 120000 *M* erfetzt. Den Rest mit
22219,20 *M*, den die Klägerin einklagt, wollen sie nicht erfetzen,
weil der Schade der *Ujama* auf das Kasko der *Lydia* nach seinem
Werte nach der Kollision und auf die der Klägerin unftreitig voraus-
gezählte und verbliebene Bruttofracht verhältnismäßig zu verteilen,
und nur jener Betrag von ihnen zu erfetzen sei. Der erste Richter
hat nach dem Klageantrage erkannt, der Berufungsrichter dagegen auf
die Berufung der Beklagten zwar die Mithaftung der Nettofracht
angenommen und die Klägerin deshalb mit 2017 *M* abgewiesen, die
Beklagten aber im übrigen verurteilt. Auf die Revision der Beklagten
ist das Urteil aufgehoben aus folgenden

Gründen:

„I. . . .

II. Das Berufungsgericht hat . . . mit Recht angenommen, daß das
Verlangen der Beklagten, auch die Fracht sei zur Tragung des
Schadens der „*Ujama*“ mit heranzuziehen, gerechtfertigt sei. Wie
nämlich vom Berufungsgerichte zunächst auf Grund der Entstehungs-

geschichte der Bestimmung des Art. 824 Ziff. 7 H.G.B. (mit welcher die Bestimmung des § 69 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen unter 7 wörtlich übereinstimmt) durchaus zutreffend ausgeführt wird, stellt sich diese Bestimmung, nach welcher der Versicherer insbesondere auch die Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen trägt, und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte in Folge des Zusammenstoßes unmittelbar, oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat, als eine aus reinen Zweckmäßigkeitsgründen, namentlich mit Rücksicht auf fremde Rechte (vornehmlich auf englisches Recht) beliebte Ausnahme von dem Grundsätze dar, daß Schäden Dritter, für welche der versicherte Rheder mit seinem Schiffsvermögen haftet, seinem Versicherer nicht zur Last fallen. Mit Recht wird sodann vom Berufungsrichter ausgeführt, der Zweck der hier fraglichen Bestimmung sei kein anderer als der des Schutzes des Versicherten auch gegen die Vermögenseinbuße, welche er erleiden würde, wenn bei einer Kollision seines Schiffes mit einem anderen ihm nur der Schaden seines Schiffes, nicht aber auch der dem Rheder des anderen Schiffes von ihm zu erstattende Schaden ersetzt würde. Daß aber die Abwendung dieser Vermögenseinbuße von dem versicherten Rheder ausschließlich dem Versicherer des Kasko obliegen müsse, lasse sich aus der Erstreckung der regelmäßigen Haftung des Versicherers auch auf diese Gefahr nach ihrem angegebenen Zwecke nicht herleiten, da unter dem Ausdruck „Versicherer“ im Eingange des Art. 824 H.G.B. und des § 69 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen an und für sich jeder Versicherer — sei es auf Schiff, Fracht oder Ladung — zu verstehen sei, und eine Schiffskollision an sich jeden Versicherer, welcher das Interesse jemandes an dem Bestehen der Gefahren der Schifffahrt durch ein Schiff versichert, in die Lage bringen könne, nach Maßgabe des Art. 824 Ziff. 7 auch für den mittelbar durch eine Kollision dem Versicherten erwachsenden Schaden einzustehen zu müssen, also den Frachtversicherer ebensogut wie den Kaskoversicherer.

Nicht minder erscheint es auch als zutreffend, wenn das Berufungsgericht ferner erwägt, der Umstand, daß der Versicherer auf behaltene Ankunft des Schiffes für solche Schäden nicht haftet, obwohl auch diese Versicherung das Interesse decken soll, daß

das Schiff die Gefahren der Seeschifffahrt besteht, habe in Art. 854 H.G.B. und § 102 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen nicht besonders hervorgehoben zu werden brauchen, weil es schon durch die eigentümliche Natur dieser Versicherung ausgeschlossen sei. Dasselbe gilt von der Ausführung, daß der Frachtversicherer die anteilweise Haftung für mittelbaren Kollisionschaden auch nicht etwa deshalb ablehnen und dem Kaskoverversicherer den ganzen Schaden allein aufbürden könne, weil von dem Schiffsvermögen des versicherten Rheders nur das Kasko zur Deckung des dem anderen Schiffe zu erlegenden Schadens in Anspruch genommen sei; denn in dem Schiffsvermögen des Rheders seien Schiff und Fracht zu einem einheitlichen Werte verschmolzen; und wenn von diesem Werte nur ein Bestandteil zur Befriedigung eines Schiffsgläubigers herangezogen werde, so mindere sich deshalb um den entsprechenden Betrag das Schiffsvermögen, nicht der allein in Angriff genommene Bestandteil dieses Gesamtwertes, was umso mehr gelten müsse, wenn — wie im vorliegenden Falle — der Schiffsgläubiger von dem versicherten Rheder des ersatzpflichtigen Schiffes freiwillig befriedigt ward, so daß er gar nicht in die Lage kam, aus dem einen oder dem anderen Bestandteile des ihm haftenden Schiffsvermögens Befriedigung suchen zu müssen.

III. Auch die fernere Frage, ob hierin durch die definitive Vorausbezahlung der Fracht etwas geändert wird, ist vom Berufungsgerichte mit Recht verneint. Denn durch die Vorausbezahlung scheidet, wie dasselbe zutreffend ausführt, die Fracht ebensowenig aus dem Schiffsvermögen aus, wie in dem Falle, wenn der Schiffsgläubiger die nicht vorausbezahlte Fracht deshalb nicht in Beschlag nehmen kann, weil sie nicht mehr aussteht, sondern es wird dadurch nur bewirkt, daß der dingliche Anspruch des Schiffsgläubigers verloren geht, während die persönliche Haftung des Rheders mit der Fracht nach Art. 774 H.G.B. bestehen bleibt, was aber für die Frage, welcher Wert durch Befriedigung eines Schiffsgläubigers (hier der Rhederei der „Alama“) seitens der klagenden Rhederei der „Hydia“ belastet wird, das allein Entscheidende ist.

Ebenso erachtet das Berufungsgericht die Frage, ob die Fracht versichert war, und ob und in welcher Weise auf dieselbe gegen die Gefahr, für mittelbare Kollisionschäden mit in Anspruch genommen zu werden, Versicherung genommen werden konnte, mit Recht aus

dem Grunde für gleichgültig, weil der für Kollisionschäden eines Dritten ersatzpflichtige Rheder, wenn er für die ihm definitiv vorausgezahlte Fracht nicht versichert war, bei erfolgreicher Inanspruchnahme seines Kaskoversicherers für den ganzen, dem Dritten bezahlten indirekten Kollisionschaden seinen Frachtverdienst ungeschmälert behalten und zugleich vollen Ersatz seiner, durch den ihm zur Last fallenden indirekten Kollisionschaden erlittenen Vermögensseinbuße erlangen würde, während doch die letztere seinem, durch die Fracht mitgebildeten Schiffsvermögen, also anteilsweise auch der Fracht als einem Bestandteile dieses Gesamtwertes, mitzubelasten war.

Auch führt das Berufungsgericht auf Grund der Entstehungsgeschichte des Art. 824 Ziff. 7 H.G.B. richtig aus, daß man den sogenannten indirekten Kollisionschaden dem Versicherer nicht nur in dem Falle zur Last legen wollte, wenn derselbe von dem versicherten Rheder auf Grund seiner beschränkten Haftung mit Schiff und Fracht in Gemäßheit der Artt. 451 und 452 H.G.B. und nach den Bestimmungen der Artt. 736 flg. H.G.B. zu ersetzen sein würde, sondern auch dann, wenn er nach abweichenden fremden Rechten dafür in Anspruch genommen werden sollte, z. B. nach dem hierbei ins Auge gefaßten englischen Rechte, welches damals ebensowenig wie jetzt eine beschränkt unpersönliche Haftung des Rheders gekannt habe, nach welchem vielmehr der Rheder bis zum Belaufe eines bestimmten, per ton seines Schiffes bemessenen Betrages auch dann haftete, wenn sein Schiff bei der Kollision gesunken war, also von Schiff und Fracht, welche für den Schaden hafteten, gar nicht die Rede sein könnte, sodaß sich für die Beantwortung der Frage, ob für einen von dem versicherten Rheder dem Dritten gezahlten Kollisionschaden nur der Kasko oder auch die Fracht haftete, aus dem Umstande, daß dem Dritten sowohl das Schiff wie die Fracht haften, nichts entnehmen lasse, und noch weniger aus dem oft ganz zufälligen Umstande, ob der Dritte sich an das Schiff oder an die Fracht gehalten hat. Es ist hierbei mit Recht darauf hingewiesen, daß durch die in zweiter Lesung gewählte Fassung des Art. 827 Ziff. 7 H.G.B. absichtlich die Annahme hat ausgeschlossen werden sollen, daß der Versicherer nur haftete, soweit ein deutscher Rheder nach deutschem Rechte von einem Dritten für Kollisionschäden in Anspruch genommen werde.

Das Berufungsgericht nimmt ferner ganz richtig an, daß definitiv vorausbezahlte Fracht zwar als solche für den Verfrachter (wie in § 20 Abs. 3 der Allgemeinen Seeversicherungsbestimmungen ausdrücklich bestimmt ist) nicht versicherbar sei, daß aber der Grund dieser Bestimmung nur der sei, daß der Verfrachter diese Fracht definitiv verdient hat, und daß sie daher mit Rücksicht auf die Bestimmung des Art. 824 Ziff. 7 H.G.B. auch für den Rheeder insofern ein versicherbares Interesse bleibe, als die Vermögensminderung, welcher der Rheeder infolge seiner Verpflichtung zur Erstattung eines Kollisionsschadens an einen Dritten ausgesetzt ist, eine Gefahr der Seeschiffahrt sei, welche der Versicherer zu tragen habe.

Ist hiernach die Annahme, daß die Beklagten als Versicherer des *Rasko* den von der Klägerin der „*Alfama*“ erlittenen Kollisionsschaden nicht allein zu tragen haben, sondern daß sie eine Heranziehung auch der Fracht, obwohl dieselbe bereits definitiv (*ship lost or not lost*) vorausbezahlt war, zu verlangen berechtigt sind, durchaus gerechtfertigt, womit die Anschließungsbeschwerde der Klägerin und Revisionsbeklagten, soweit sie hiergegen gerichtet ist, sich ebenfalls als hinfällig erweist, so kann dagegen

IV. die Art der Verteilung dieses Schadens auf Schiff und Fracht, wie das Berufungsgericht sie vornehmen zu müssen geglaubt hat, nicht gebilligt werden.

Den Ausgangspunkt der desfallsigen Ausführungen des Berufungsgerichtes bildet die Annahme, das Gesetz wolle, daß in allen Fällen die Ersatzpflicht des Versicherers hinsichtlich des vom Versicherten einem Dritten bezahlten Kollisionsschadens gleich behandelt werden solle, unbeeinflusst von dem Gesichtspunkte der Verhaftung von Schiff und Fracht für den Anspruch des Dritten. Daraus wird dann gefolgert, es bleibe nur die Lösung, daß man, soweit es sich um den einem Dritten zu vergütenden Kollisionsschaden handle, das ganze Vermögen des versicherten Rheeders in tantum als der Seegefahr des Schiffes und der durch dasselbe zu verdienenden Fracht ausgesetzt behandle, da dieses Vermögen von den Gefahren der See betroffen werde, gleichviel ob Schiff und Fracht wohlbehalten geblieben sind oder nicht, ob sie dem Dritten haften oder nicht, ob der Versicherte Schiff ^{und} _{oder} Fracht zur Bezahlung des Schadens verwendet oder abandonniert, oder ob er aus seinem sonstigen Vermögen

den Schaden bezahlt. Dann fehle es aber nicht nur an jedem Grunde, weshalb die vom Gefetze dem Verficherer auferlegte Haftung für die allgemeine Vermögensverminderung des Verficherten durch die ihm obliegende Vergütung des Kollisionsfchadens eines Dritten nur dem Kaskoverficherer, nicht auch dem Verficherer, bei welchem in gleicher Weife das Interesse des Rheders an dem glücklichen Ausgange des Seeunternehmens durch Verficherung der Fracht gedeckt fei, oder — im Falle der Nichtverficherung der Fracht — dem Rheder felbft als sogenanntem Selbstverficherer zur Laft fallen folle, fondern es ergäben fich daraus weiter auch die Grundzüge für die Ermittlung des Wertes, mit welchem Schiff und Fracht an der Tragung des indirekten Kollisionsfchadens zu beteiligen feien, was nach den weiteren Ausführungen des Berufungsgerichtes dahin führen foll, daß im vorliegenden Falle der von der Klägerin bezahlte Kollisionsfchade der „Afama“ von den Beklagten als Kaskoverficherern und von der Klägerin für die ihr vorausgezahlte Fracht im Verhältnisse des Wertes der „Ophidia“ beim Antritte der Reife zu dem Betrage ihrer wirklich verdienten Nettofracht zu tragen fei.

Allein diefe ganze Argumentation fcheitert daran, daß der Vorderfatz, nach dem Willen des Gefetzes fei in allen Fällen die Erfafspflicht des Verficherers in betreff des vom Rheder einem Dritten bezahlten Kollisionsfchadens gleich zu behandeln, in der ihm beigelegten Allgemeinheit nicht als richtig anerkannt werden kann. Denn aus der Entftehungsgefchichte des Art. 824 Ziff. 7 H.G.B.,

vgl. Protokolle S. 3224 u. S. 4332,

folgt zwar, daß der Verficherer den indirekten Kollisionsfchaden auch dann zu tragen haben foll, wenn ein fremdes Schiff, beffen Rheder nicht nach den in Artt. 736 flg. des deutschen Handelsgesetzbuches aufgestellten Grundsätzen mit Schiff und Fracht, fondern nach anderen Normen dem Dritten haftet, und ebenso dann, wenn der Rheder eines deutschen Schiffes etwa (im Auslande) in die Lage kommen follte, Dritten einen Kollisionsfchaden nach den Grundsätzen eines fremden Rechtes vergüten zu müffen, während er dazu nach deutschem Rechte überhaupt nicht oder doch nur in geringerem Umfange verpflichtet gewesen fein würde. Daraus ergibt fich aber gerade umgekehrt, daß die Verfaffer des Handelsgesetzbuches fich sehr wohl bewußt waren, die in Art. 824 Ziff. 7 dem Verficherer von Schiff oder Fracht

auferlegte Gefahr des indirekten Kollisionsſchadens habe nicht nur von vornherein je nach der Nationalität des Schiffes rechtlich einen materiell ganz verschiedenen Inhalt, ſondern ſie könne ſich auch thatſächlich inſofern verſchieden geſtalten, als z. B. einem verſicherten deutſchen Rheder ein Kollisionsſchade könne erſetzt werden müſſen, obgleich der Rheder nach deutſchem Rechte und nach dem Grundsätze der Haftung nur mit Schiff und Fracht für dieſen Schaden dem Dritten überall nicht oder doch nur zu einem geringeren Betrage haften würde. Daß die Erſatzpflicht des Verſicherers für indirekten Kollisionsſchaden inhaltlich immer die gleiche ſei und thatſächlich immer zu demſelben Ergebnisse führen müſſe, kann mithin das Geſetz gar nicht angenommen und gewollt haben. Es geht vielmehr davon aus, daß dieſelbe ſich ſchon von vornherein je nach der Nationalität des Schiffes verſchieden geſtalten kann, und für die Annahme des Berufungsgerichtes, daß wegen der Möglichkeit einer den Verſicherer im einzelnen Falle (z. B. wegen der perſönlichen Haftung des Rheders auch mit ſeinem übrigen Vermögen nach engliſchem Rechte) unabhängig von dem deutſchrechtlichen Geſichtspunkte der Haftung des Rheders nur mit Schiff und Fracht treffenden Erſatzpflicht bei der Frage der Repartierung des indirekten Kollisionsſchadens auf Schiff und Fracht von dieſem Grundsätze abgeſehen werden müſſe, und vielmehr das ganze Vermögen des verſicherten Rheders in tantum als der Seegefahr des Schiffes und der durch daſſelbe zu verdienenden Fracht ausgeſetzt zu behandeln ſei, liegt am allerwenigſten ein Grund vor in dem hier vorliegenden, den Verfaſſern des Geſetzes als dem regelmäßigen vorſchwebenden Falle, wo es ſich um die Verſicherung eines deutſchen Schiffes und um die von einem deutſchen Gerichte anzuwendenden Grundsätze über die Haftung des Rheders dem Dritten gegenüber ſowie über die Erſatzpflicht des Verſicherers handelt. Es iſt vielmehr dieſe Frage in dem vorliegenden Falle lediglich nach den Grundsätzen des deutſchen Rechtes, nach welchen der Rheder dem Dritten nur mit Schiff und Fracht haftet, und nach den damit in Verbindung ſtehenden Beſtimmungen des Handelsgeſetzbuches in dem Titel von den Schiffsgläubigern zu beurteilen, womit die Konſequenzen, welche das Berufungsgericht aus dem von ihm aufgeſtellten Vorderſatze für die Ermittlung des Wertes, mit welchem Schiff und Fracht an der

Dritten nach Art. 736 in Verbindung mit Artt. 451 und 452 H.G.B. nur mit Schiff und Fracht haftet, da er mithin über deren derzeitigen Wert hinaus durch die Inanspruchnahme wegen eines Kollisionsschadens nicht benachteiligt wird und daher auch kein versicherbares Interesse darüber hinaus hat, in dem Werte, welchen Schiff und Fracht zur Zeit, d. h. nach der Kollision, noch besitzen. Nach demselben Maßstabe ist dann der indirekte Kollisionsschade selbstverständlich auch zwischen dem Versicherer des Schiffes und dem Versicherer der Fracht (bezw. dem Aheber als Selbstversicherer derselben) zu verteilen, da jeder von ihnen Anspruch auf gleichmäßige Behandlung hat.

Thatsächlich kann dieses Prinzip allerdings zu sehr verschiedenen Gestaltungen des Beitragsverhältnisses führen.

Hat das versicherte Schiff selbst weder vor noch bei der Kollision Beschädigungen erlitten, und ist auch die volle Fracht verdient, so wird der indirekte Kollisionsschade einfach nach dem ursprünglichen Wertverhältnisse zwischen Schiff und Fracht beim Antritte der Reise verteilt, wobei aber selbstverständlich, falls der dem Dritten zu ersetzende Schaden den Wert von Schiff und Fracht übersteigt, von dem Aheber nur bis zu diesem Werte gehaftet wird, und (wie in dem in § 69 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen in Bezug genommenen § 92 Abs. 4 daselbst ausdrücklich hervorgehoben ist) auch der Versicherer immer nur bis zur Höhe der Versicherungssumme haftet.

Hat dagegen auch das eigene Schiff des Ahebers (vor oder bei der Kollision) einen dem Versicherer zur Last fallenden Schaden erlitten, oder ist die Fracht teilweise (vor oder bei der Kollision) verloren gegangen, oder ist beides der Fall, so kann sich dadurch das ursprüngliche Beitragsverhältnis in der verschiedensten Weise ändern, wobei es gleichgültig ist, ob der Aheber auch für die Fracht Versicherung genommen hat oder nicht, da die Sache auch in letzterem Falle so zu behandeln ist, als ständen sich der Versicherer des Kasko und der Versicherer der Fracht gegenüber. In allen diesen Fällen haftet der Versicherer des Kasko für den von diesem selbst erlittenen (direkten) Schaden allein und zum vollen, und ebenso haftet der Versicherer der Fracht allein und voll für den entstandenen Frachtverlust, während beide gemeinschaftlich, und

zwar pro rata der erhalten gebliebenen Werte der von ihnen versicherten Gegenstände, für den indirekten Kollisionsschaden aufzukommen haben. Eine gleichmäßige, das Interesse beider Versicherer ins Auge fassende Verteilung des indirekten Kollisionsschadens ist nur in dieser Weise möglich.

Die Verteilung desselben nach dem Verhältnisse der erhalten gebliebenen Werte hat daher namentlich auch in einem Falle der vorliegenden Art einzutreten, wo der dem Rheder aus der Kollision erwachsene Gesamtschade die Versicherungssumme, bis zu deren Höhe die Versicherer des Kasko ihm an sich für beide Schäden — den direkten und den indirekten Kollisionsschaden — haften, noch nicht erreicht. Denn man kann für die gegenteilige Ansicht nicht etwa geltend machen, der Kollisionsfall, durch welchen der doppelte Schaden verursacht ist, sei ein einheitlicher Akt, und es dürfe daher nicht zuerst berechnet werden, wofür der Versicherer des Kasko allein haftet, und sodann, wofür er neben dem Versicherer der Fracht (oder dem Rheder als Selbstversicherer derselben) haftet. Es ist vielmehr ein ganz zufälliger Umstand, ob bei der Kollision auch das versicherte Schiff selbst Schaden erlitten hat; und der Umstand, daß der Versicherer des Kasko auch einen direkten Schaden des versicherten Schiffes zu erstatten hat, kommt hier nur insofern in Betracht, als der Versicherer für den direkten und indirekten Kollisionsschaden zusammen immer nur bis zum Belaufe der Versicherungssumme zu haften hat, während es für seine Beitragspflicht bezüglich des indirekten Schadens im übrigen nur darauf ankommen kann, in welchem Wertverhältnisse das Schiff in seinem beschädigten Zustande zu der erhalten gebliebenen Fracht steht. Dabei erscheint es auch als gleichgültig, ob die Beschädigung und die daraus entstandene Wertverminderung des versicherten Schiffes ebenfalls durch die Kollision oder aber durch ein anderes (früheres oder späteres) Ereignis herbeigeführt wurde; es ist auch nicht einmal erheblich, ob der direkte Schaden, welcher dem Rheder durch die Wertverminderung seines Schiffes erwachsen ist, dem Kaskoversicherer überhaupt zur Last fällt oder nicht. Nicht minder unzutreffend würde auch der Gesichtspunkt sein, daß dem Rheder des durch die Kollision beschädigten fremden Schiffes das versicherte Schiff und die Fracht überhaupt nicht in einem bestimmten Verhältnisse, sondern

daß ihm beide Bestandteile des Schiffsvermögens bis zu ihrem ganzen Werte haften, und daß deshalb, sofern der Wert des versicherten Schiffes auch nach seiner eigenen Schädigung zur Deckung der dem Dritten zu ersetzenden Summe ausreicht, die eingetretene Wertverminderung des Schiffes für das Beitragsverhältnis nicht in Betracht komme. Denn dieser Gesichtspunkt würde zu dem, auch vom Berufungsgerichte als unrichtig abgelehnten Ergebnisse führen, daß den Versicherern von Schiff und Fracht einander gegenüber ein Anspruch auf Verteilung des indirekten Kollisionsfchadens überhaupt zu versagen sei, soweit sie wegen Erfages desselben und des sie treffenden direkten Schadens nicht — unzulässigerweise — über die Versicherungssumme hinaus in Anspruch genommen worden sind.

Es ist hiernach als erster Faktor bei der streitigen Verteilung des im vorliegenden Falle der „Ajama“ ersetzten Kollisionsfchadens von 86778,21 *M* nicht, wie vom Berufungsgerichte geschehen, der Wert der „Lybia“ beim Antritte der Reise, sondern vielmehr deren Wert nach der Kollision zum Grunde zu legen.

Nach dem vorstehend Ausgeführten ist es aber auch nicht richtig, daß das Berufungsgericht als den zweiten Faktor für diese Verteilung die Nettofracht der „Lybia“ angenommen hat, wozu es ebenfalls nur durch die Ansicht gelangt ist, daß von dem Gesichtspunkte der Verhaftung von Schiff und Fracht ganz abzugehen, und vielmehr das ganze Vermögen des Rheders als der Seegefahr ausgesetzt zu behandeln sei. Vielmehr ist hier nach der ausdrücklichen Bestimmung des Art. 759 H.G.B. der Betrag der vollen Bruttofracht entscheidend, was auch sachlich und wirtschaftlich als gerechtfertigt erscheint, da zu der der Seegefahr ausgesetzten fortune de mer des Rheders nicht nur der nach Deckung der Auslagen übrig bleibende reine Gewinn (die Nettofracht) gehört, sondern auch derjenige Betrag, der dazu bestimmt ist, die gemachten Auslagen wieder zu ersetzen.

Die Revision der Beklagten erscheint hiernach als begründet.

Über die Höhe dieser Bruttofracht sowie darüber, daß sie der Klägerin definitiv vorausbezahlt, also von ihr verdient war und mithin ungeachtet der Beschädigung auch der „Lybia“ durch die Kollision ungeschmälert geblieben ist, herrscht nun freilich kein Streit. Angesichts des Umstandes, daß der andere Faktor für die Verteilung des indirekten Kollisionsfchadens (der Wert der „Lybia“ nach der

Kollision) noch nicht feststeht, kann jedoch ein Endurteil noch nicht erfolgen; es war vielmehr die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in Gemäßheit der vorstehend unter IV entwickelten Grundsätze in die Berufungsinstanz zurückzuverweisen.

Aus obigem ergibt sich zugleich, daß die Anschließung der Klägerin auch im übrigen unbegründet ist, und daß vielmehr für die Klägerin bereits zu günstig erkannt war.“ . . .