

25. Haftet der Versicherer des Schiffes dem Rheder auch für denjenigen Schaden, welcher diesem daraus erwächst, daß er einem Dritten einen Schaden zu ersetzen hat, der nicht durch den Zusammenstoß des versicherten Schiffes mit einem anderen Schiffe, sondern in anderer Weise (z. B. durch Ansegelung eines Piers oder einer Hafenmauer) entstanden ist?

H. G. B. Art. 824 Ziff. 7. Art. 825 Ziff. 1 Abs. 2.
Bremer Seeversicherungsbedingungen von 1875 § 1.

I. Civilsenat. Ur. v. 8. Mai 1895 i. S. B. (Rl.) w. Deutschen Lloyd und Affekuranzcompagnie Hansa (Wekl.). Rep. I. 7/95.

I. Landgericht Bremen.

II. Oberlandesgericht Hamburg.

Kläger beansprucht von den beiden Beklagten auf Grund eines mit denselben abgeschlossenen Versicherungsvertrages Schadenersatz nebst Zinsen seit dem Tage der Klage. Das Landgericht hat die Klage abgewiesen und das Oberlandesgericht die vom Kläger eingelegte Berufung kostenpflichtig verworfen. Die vom Kläger eingelegte Revision ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Der Kläger, welcher Rheder des Schiffes „Christine“ ist, hatte dasselbe auf Grund der Bremischen Seeversicherungsbedingungen von 1875 für eine Reise von Dänkirchen nach New-York oder Philadelphia und weiter bei verschiedenen Affekuradeurs, unter anderen auch bei den beklagten Gesellschaften, versichert. Schon im Beginne der Ausreise geriet das Schiff unter Lotsenkommando der englischen Küste bei Dover zu nahe und kollidierte, bevor der ausgeworfene Anker das Schiff halten konnte, mit dem Promenadenpier von Dover, wodurch es diesen beschädigte und auch selbst Beschädigungen erlitt. Nach einer hierüber aufgemachten Dispache beträgt der auf die Beklagten entfallende Anteil des Gesamtschadens bezw. 976,22 M und 650,82 M. In diesem Gesamtschaden ist aber auch derjenige Betrag enthalten, den der Kläger der betreffenden Behörde, welche ihn dieserhalb in Anspruch genommen hat, für die Beschädigung des Piers hat ersetzen müssen, und der Kläger gesteht zu, daß er, wenn die Beklagten

nicht verpflichtet seien, ihm diesen zu ersetzen, wegen der vertragsmäßigen Franchise von 3 Prozent,

vgl. § 10 der gedachten Versicherungsbedingungen,

überhaupt keinen Anspruch auf Schadensvergütung gegen die Beklagten haben würde, da dann der Schade weniger als 3 Prozent betrage.

Die Beklagten haben den erhobenen Anspruch als begründet anerkannt, wenn die vom Kläger genommene Versicherung sie auch zum Erfasse des vom Kläger als Ersatz für die Beschädigung des Piers gezahlten Betrages verpflichte. Sie haben dies aber bestritten, und die Entscheidung der Sache hängt daher lediglich von der Beantwortung dieser Rechtsfrage ab. Beide Vorinstanzen haben diese Frage verneint, und hierin kann ihnen nur beigetreten werden.

Wie in den vom Berufungsgerichte mit Recht als durchaus zutreffend in Bezug genommenen Gründen des Landgerichtes ausgeführt ist, findet die entgegenstehende Ansicht des Klägers zunächst in den Bremischen Versicherungsbedingungen keine Stütze. Der aus den älteren Bedingungen von 1854 wörtlich herübergenommene § 1 der Bedingungen von 1875, nach welchem der Versicherer alle Gefahren übernimmt, denen der versicherte Gegenstand auf der versicherten Reise ausgesetzt ist, und welcher daher im wesentlichen mit dem ersten Absätze des Art. 824 H.G.B. übereinstimmt; während die speziellen Bestimmungen des zweiten Absatzes dieses Artikels in die Bedingungen nicht aufgenommen sind, erregt vielmehr umgekehrt das Bedenken, ob nicht die Anwendung dieser Bestimmungen, soweit sie nicht eine logische Konsequenz des im ersten Absätze aufgestellten Prinzipes enthalten, sondern — wie es bei der, zum Erfasse auch des mittelbaren Schadens den Versicherer verpflichtenden Ziff. 7 der Fall ist — darüber hinausgehen, bei einer nach Bremischen Bedingungen geschlossenen Versicherung als vertragsmäßig ausgeschlossen anzusehen ist.

Anlangend sodann das Gesetz selbst ist ganz richtig davon ausgegangen, daß wie bei jeder anderen Versicherung so auch bei der Seeversicherung der Versicherer an und für sich nur für den Schaden haftet, der dem Versicherten dadurch entsteht, daß der versicherte Gegenstand eine Wertverminderung erleidet oder verloren geht (für

den unmittelbaren Schaden), nicht aber für den dem Versicherten daraus entstehenden Schaden, daß der versicherte Gegenstand seinerseits Schaden stiftet, welchen zu ersetzen der Versicherte verpflichtet ist (mittelbaren Schaden). Für die Seeversicherung ist dies Prinzip auch ausdrücklich anerkannt durch die in Art. 825 H.G.B. unter Ziff. 1 Abs. 2 enthaltene Bestimmung, nach welcher dem Versicherer der Schaden nicht zur Last fällt, welcher (außer dem Falle des Zusammenstoßes von Schiffen) daraus entsteht, daß der Rheber für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten Schaden haften muß. Hiernach erscheint es als eine Ausnahme von der Regel, wenn das Handelsgesetzbuch in Art. 824 Abs. 2 unter Ziff. 7 den Versicherer bei dem Zusammenstoße von Schiffen nicht nur für den unmittelbaren, sondern auch für den mittelbaren Schaden haften läßt, d. h. für den Schaden, welchen der Versicherte dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat. Eine erweiternde Interpretation dieser Bestimmung dahin, daß unter dieselbe auch der Zusammenstoß des Schiffes mit einem anderen Gegenstande als einem Schiffe falle, würde sich gegenüber dem klaren Wortlaute des Gesetzes jedenfalls nur dann rechtfertigen lassen, wenn ein dahingehender Wille des Gesetzgebers sich ganz unzweideutig und zwingend ermitteln ließe. Dies ist aber keineswegs der Fall. Vielmehr ist von den Vorinstanzen zutreffend ausgeführt, daß die Entstehungsgeschichte des Art. 824 Ziff. 7 H.G.B., auf welche der Kläger sich beruft, gerade das Gegentheil ergibt. Denn schon in erster Lesung entschied die Kommission sich dafür, daß — vorbehaltlich einer Schadensstiftung durch das Schiff selbst, namentlich durch Ansegelung — der Versicherer zwar für die durch Verschulden des Schiffers oder Schiffsvolkes entstandenen Schäden an der versicherten Sache einzustehen habe, nicht aber auch für Nachteile, welche der Rheber nur dadurch erleidet, daß er einem Dritten für ein Verschulden dieser Personen haftet. Sodann beschloß man zwar nicht nur, daß im Falle einer Schiffskollision der Versicherer auch bei Nichtbeschädigung des versicherten Schiffes ohne Unterschied zwischen Verschulden und Zufall (im Hinblick auf die desfalligen Bestimmungen fremder Rechte) für den Schaden des anderen Schiffes inso weit aufzukommen habe, als derselbe bei der Repartition des Schadens dem versicherten Schiffe zur Last gebracht sei, sondern

daß bei der Gleichheit der Gründe dies auch für alle anderen Fälle gelten solle, in denen durch das Schiff ein Schaden gestiftet werde, für welchen der versicherte Rheder aufzukommen habe.

Vgl. Protokolle S. 3224. 3225 und Art. 714 des Entwurfes 1. Lesung.

In zweiter Lesung wurde hieran aber nicht festgehalten, sondern vielmehr beschlossen, alle übrigen Fälle der Schadensstiftung durch das Schiff zu streichen und nur bei Kollisionsfällen die Haftung des Versicherers für vom Rheder zu ersetzende Schäden des anderen Schiffes bestehen zu lassen.

Vgl. Protokolle S. 4328—4332.

Bei dieser Entstehungsgeschichte des Gesetzes stellt sich die Bestimmung unter Ziff. 7 des Art. 824 H.G.B. als eine aus reinen Zweckmäßigkeitsgründen beliebte Abweichung von der Regel des Art. 825 dar, deren Erweiterung auf den Fall des Zusammenstoßes eines Schiffes mit anderen Gegenständen als von dem Gesetzgeber nicht gewollt und als unzulässig erscheint. Als Grund der Streichung des Entwurfes erster Lesung, soweit nach demselben die Ziff. 7 des Art. 824 des Gesetzes auch von dem in anderer Art durch das Schiff zugefügten Schaden, für welchen der versicherte Rheder in Gemäßheit der jetzigen Bestimmungen der Artt. 451. 452 H.G.B. zu haften habe, gelten sollte, ist ausdrücklich angegeben, daß in diesen anderen Fällen nicht (wie bei der Überseelegung) besondere Gründe vorlägen, eine Ausnahme von der Regel zu machen, daß der Versicherer nicht für den Schaden einzustehen habe, welcher daraus entsteht, daß der Rheder für einen Anspruch mit Schiff und Fracht haftet. Diese, die Bestimmung unter Ziff. 7 des Art. 824 H.G.B. ganz klar auf den Fall einer Kollision mehrerer Schiffe beschränkende Motivierung verliert durch die in der vorhergehenden Beratung von einem einzelnen Mitgliede der Kommission geltend gemachten Erwägungen nichts von ihrer Bedeutung. Ob also die Erwägung, daß es rätlich erscheine, zur Vermeidung des Übelstandes, daß bei dem durch den Zusammenstoß zweier Schiffe entstandenen Schaden eine Ausnahme von dem Grundsatz in betreff des Umfanges gemacht werde, in welchem der Versicherer die Gefahr des Verschuldens des Schiffers zu tragen habe, die Haftung des Ver-

sicherers hier vielmehr auf den Umstand zu stützen, daß der Zusammenstoß — mit oder ohne Schuld — doch immer ein Seeunglück sei, dessen Folgen der Versicherer unter allen Umständen im weitesten Umfange zu tragen habe, und die elementare Seite des Ereignisses als die maßgebende zu betrachten, nicht auch bei dem Zusammenstoße des Schiffes mit einem anderen Gegenstande als einem Schiffe, z. B. mit einem Hafendamme, einer Schleuse, einem Pier u. s. w., zutreffen würde, kann dahingestellt bleiben, da die Kommission diese Konsequenz offenbar nicht gezogen hat und nicht hat ziehen wollen, wenn sie annahm, daß nur bei der Übersegelung besondere Gründe für die Statuierung einer Ausnahme von der Regel vorlägen, und deshalb die in erster Lesung beschlossene weitere Ausnahme in betreff des in anderer Art durch das Schiff zugefügten Schadens, für welchen der versicherte Rheder zu haften habe, strich. Aus demselben Grunde kann auch nicht in Betracht kommen, ob die zur Unterstützung der gegen den gestrichenen Satz angeführten bedenklichen Zweifelhaftigkeit der Frage, ob im einzelnen Falle ein angerichteter Schade als durch das Schiff oder durch Verschulden des Schiffers und der Mannschaft verursacht zu betrachten sei, aufgestellten Beispiele gerade auf den Fall des Zusammenstoßes des Schiffes mit einem Pier u. s. w. passen. Denn die „Gleichheit der Gründe“, welche ausweise S. 3224. 3225 der Protokolle die Kommission in erster Lesung bestimmt hatte, die erweiterte Haftung des Versicherers für den dem Rheder aus einer Kollision mit einem anderen Schiffe mittelbar erwachsenen Schaden auf alle diejenigen Fälle auszudehnen, in welchen mit dem Schiffe selbst ein Schade gestiftet sei, für den der Rheder mit Schiff und Fracht haften, ist in zweiter Lesung, und zwar ohne alle weiteren Unterscheidungen, ersichtlich verneint worden.

Es kann hiernach,

vgl. auch Voigt, Deutsches Seeverficherungsrecht S. 429—432, nicht dem geringsten Zweifel unterliegen, daß die für den Fall des Zusammenstoßes von Schiffen in Art. 824 Ziff. 7 H.G.B. getroffene Bestimmung die alleinige, keiner erweiternden Auslegung fähige Ausnahme von der in Art. 825 aufgestellten Regel bildet, nach welcher der Versicherer für Schäden nicht einzustehen hat, die dem versicherten Rheder dadurch erwachsen, daß er seinerseits für den durch eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten zugefügten

Schaden haften muß. Wenn die Revision aus dem Umstande, daß in Art. 825 H.G.B. auf die Artt. 451. 452 verwiesen ist, den Einwand entnimmt, daß der Rheder hiernach nur für den einem Dritten durch ein Verschulden der Schiffsbesatzung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zugefügten Schaden hafte, daß aber ein solches Verschulden im vorliegenden Falle gar nicht festgestellt sei, so erscheint dies als unzutreffend. Denn die Annahme der Revision, daß die hier fragliche Bestimmung des Art. 825 H.G.B. notwendig das Vorliegen eines solchen Verschuldens voraussetze, ist nicht zu billigen. Das Citat der Artt. 451. 452 hat vielmehr ersichtlich nur den Zweck, zu veranschaulichen, in welcher Weise und in welchem Umfange eine Haftung des Rheders auf Schadensersatz einem Dritten gegenüber nach deutschem Rechte auch außer dem Falle eines Zusammenstoßes entstehen kann, und die Bestimmung des Art. 825 selbst ist ihrer ratio zufolge ebensowohl auf den Fall anwendbar, wenn der Rheder — etwa in Folge einer Entscheidung ausländischer Gerichte — in die Lage kommt, einem Dritten ohne ein Verschulden der Schiffsbesatzung für einen durch das Schiff verursachten Schaden ersatzpflichtig zu werden.“