

1. Nach dem Rechte welches Ortes sind die Voraussetzungen der großen Haverei zu beurteilen? Anwendbarkeit der Bestimmungen des deutschen Handelsgesetzbuches über große Haverei auf die Flußschiffahrt? Gewohnheitsrecht für die Rheinschiffahrt. Begriff der Gefahr im Sinne der Vorschriften über große Haverei. Verschulden des Versicherten.

I. Civilsenat. Ur. v. 3. Oktober 1896 i. S. D. & Z. (Rl.) w. den Deutschen Lloyd (Bekl.). Rep. I. 159/96.

- I. Landgericht I Berlin, Kammer für Handelsachen.
- II. Kammergericht daselbst.

Die in Rotterdam domizilierte Klägerin hat durch Vertrag vom 4. Januar 1890 ihren Schleppkahn „Neuwied“ bei der Beklagten und einer anderen Gesellschaft, und ferner durch Vertrag vom 19. April 1890 ihren Schleppkahn „Niederwald“ bei der Beklagten und zwei anderen Gesellschaften gegen Flußunfälle auf Fahrten von und nach allen Häfen, Orten, Flüssen, Strömen, Kanälen, Seen u. in den Niederlanden, in Belgien und in Deutschland versichert. Die Versicherungspolice sind in holländischer Sprache ausgestellt und enthalten u. a. die Klauseln: „met vergoeding van alle avariëgroten of daarmede gelijkstaande kosten, hoe gering ook“, und: „vrij van onkosten, van ligdagen en van overwintering“.

Am 12. Dezember 1890 mußten beide Rähne, auf der Bergreise von Rotterdam nach Mannheim vom Eisgang überrascht, den Fluß-

orter Hafen anlaufen. Der Schiffer L. hat in betreff des „Neuwied“, der Schiffer Sch. in betreff des „Niederwald“ am 16. Dezember 1890 vor einem Notar in Ruhrort Verklarung abgelegt. Während des Aufenthaltes in Ruhrort fiel das Wasser im Hafen derart, daß das Aufsitzen der Rähne zu befürchten war, und es mußte, wie Klägerin behauptet, zur Errettung von Rahn und Ladung aus gemeinsamer Gefahr eine Leichterung vorgenommen werden. Über diesen Thatbestand legte der Schiffer L. am 16. März 1891, der Schiffer Sch. am 4. März 1891 vor einem Notar in Mannheim eine zweite Verklarung ab. Das Amtsgericht in Mannheim verfügte für beide Rähne die Aufnahme der Dispache. Nach der aufgenommenen Dispache beträgt der freiwillige Aufwand der Klägerin an Kosten (der Leichterung), soweit sie der „Neuwied“ zu tragen hat, 720,ss M., und soweit sie der „Niederwald“ zu tragen hat, 1218,81 M.

Die Klägerin ist der Meinung, daß, weil große Haverei vorliege, die Beklagte diese Kosten nach Verhältnis ihrer Beteiligung an der Versicherung zu ersetzen habe, und fordert daher in der erhobenen Klage Zahlung von 1605,26 M. (700,23 + 905,03 M.) nebst 6 Prozent Zinsen. Die Beklagte bestreitet, daß die für den Seeverkehr geltenden Vorschriften hier Anwendung finden, und daß große Haverei vorliege. Sie ist der Ansicht, daß es sich nur um Kosten der Überwinterung handle. Der erste Richter hat die Beklagte der Klage gemäß verurteilt, der zweite dagegen die Klage abgewiesen, nachdem die Beklagte in der Berufungsinstanz auch den Einwand eigenen Verschuldens der Klägerin erhoben hatte.

Auf die Revision der Klägerin ist das Berufungsurteil aufgehoben, und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung zurückverwiesen worden aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht hat angenommen, daß das Rechtsverhältnis der Parteien nach holländischem Rechte zu beurteilen sei, und ferner, daß nach ausdrücklicher Anordnung des Handelsgesetzbuches der Niederlande dessen Vorschriften über Haverei neben anderen seerechtlichen Vorschriften auch auf die Flußschifffahrt anzuwenden seien. Diese letztere Annahme ist nach § 525 C.P.D. für das Revisionsgericht maßgebend, übrigens aber auch zutreffend. . . .

Seine zuerst erwähnte Annahme begründet das Berufungsgericht

durch den Hinweis darauf, daß die klagende Firma in Rotterdam ihr Domizil hat, die Versicherung durch den dort wohnhaften Makler H. abgeschlossen ist, die Policen in Rotterdam, und zwar in holländischer Sprache, ausgefertigt, den Versicherungen die Börsenbedingungen von Rotterdam zu Grunde gelegt sind, und in den Policen ausdrücklich auf mehrere Artikel des niederländischen Handelsgesetzbuches verwiesen wird. Die hervorgehobenen Momente rechtfertigen es indes nur, davon auszugehen, daß im allgemeinen das Rechtsverhältnis der Parteien vom holländischen Rechte beherrscht wird.

Außer acht gelassen hat das Berufungsgericht den auch für das Gebiet des Allgemeinen Landrechtes anzuerkennenden Grundsatz des internationalen Privatrechtes, daß darüber, welche Opfer und Kosten als Havariegroße anzusehen sind, auch für das Verhältnis des Versicherers zum Versicherten das Recht des Dispatchierungsortes entscheidet, vorausgesetzt, daß die Dispatche am gehörigen Orte aufgenommen ist, als welcher (regelmäßig) derjenige Ort gilt, wohin das Schiff bestimmt war. Ohne Frage hätten die Parteien vereinbaren können, daß unter der mitversicherten Havariegroße nur eine Havariegroße im Sinne des holländischen Rechtes verstanden sein solle. An einer solchen Vereinbarung fehlt es aber. Allerdings folgert das Berufungsgericht aus den für die Anwendbarkeit des holländischen Rechtes angeführten Momenten, daß die Parteien sich diesem Rechte hätten unterwerfen wollen. Von Bedeutung würde das jedoch nur dann sein, wenn das holländische Recht für die unter seiner Herrschaft stehenden Versicherungsverträge die Bestimmung enthielte, daß bei Versicherung von Havariegroße der Umfang der Ersatzpflicht des Versicherers sich nach den einheimischen Vorschriften über die Voraussetzungen der Havariegroße richte. Eine solche Bestimmung enthält aber das holländische Recht nicht. Aus den Artt. 711. 721 des niederländischen Handelsgesetzbuches ergibt sich vielmehr, daß die Vorschriften dieses Gesetzbuches über Havariegroße dann nicht anzuwenden sind, sondern dem fremden Rechte weichen, wenn die Dispatchierung im Auslande erfolgen muß.

Ist daher der angeführte Grundsatz des internationalen Privatrechtes durch Nichtbeachtung vom Berufungsgerichte verletzt worden, so wird nunmehr nach Maßgabe des in Befolgung dieses Grundsatzes anzuwendenden, mithin des in Mannheim geltenden Rechtes die

Entscheidung des Berufungsgerichtes, daß ein zur großen Haverei gehörender Schaden nicht vorliege, einer Nachprüfung zu unterziehen sein. Das dafür maßgebende Recht ist nicht das Havereirecht des deutschen Handelsgesetzbuches als solches; denn dessen Vorschriften über den Seehandel finden auf die Flußschiffahrt keine entsprechende Anwendung.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 5 Nr. 23.

Es hat aber kein Bedenken, anzuerkennen, daß in verschiedenen deutschen Gebieten am Rhein, insbesondere in Mannheim, für die Rheinschiffahrt im Wege der Gewohnheit ein Havereirecht zur Geltung gelangt war, das im wesentlichen mit demjenigen des Handelsgesetzbuches übereinstimmte.

Vgl. Landgraf, Entwurf eines Binnenschiffahrtsgesetzes mit besonderer Beziehung auf den Rhein II. 2 S. 166 flg.; Derselbe, Reichsgesetze, betreffend die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt und Flößerei, vom 15. Juni 1895 S. 232.

Materiell sind es daher doch die Bestimmungen der Artt. 702 flg. des deutschen Handelsgesetzbuches, die zu entsprechender Anwendung kommen, und mit ihnen ist die erwähnte Entscheidung des Berufungsgerichtes nicht vereinbar. Begründet wird sie damit, daß die Gefahr einer Beschädigung von Schiff und Ladung durch das Aufdengrundgeraten der Schiffe im Ruhrorter Hafen eine sehr entfernte gewesen sei. Aus den vorhergehenden Ausführungen in den Entscheidungsgründen des Berufungsurtheiles ergibt sich aber, daß diese Annahme auf eine irrige Auffassung des Begriffes der Gefahr zurückzuführen ist. Es sind mehrere ortskundige Sachverständige vernommen worden. Diese haben sich gutachtlich darüber geäußert, in welchem Maße mit Rücksicht auf die Bodenbeschaffenheit des Ruhrorter Hafens zur fraglichen Zeit von dem Aufdengrundgeraten eines Schiffes eine Beschädigung von Schiff und Ladung zu befürchten war, und im Anschlusse daran ihre Ansicht dahin ausgesprochen, daß sie es für durchaus geraten hielten, Schiff und Ladung durch Leichterung zu retten, wenn ersteres Gefahr laufe, auf den Boden zu sinken, und daß den Schiffer ein Verschulden treffe, wenn er das unterlasse. In den Entscheidungsgründen des Berufungsurtheiles wird dazu bemerkt, daß es darauf nicht ankomme. Damit wird aber gerade das für unerheblich erklärt, was hinsichtlich der Frage, ob eine gegenwärtige Gefahr vorlag, als das Entscheidende angesehen werden muß. Allerdings darf die Gefahr keine eingebildete,

sie muß eine wirklich vorhandene gewesen sein. Die Grenzen menschlicher Voraussicht verbieten es aber, hier einen rein objektiven Maßstab anzulegen. Es genügt, wenn eine die sofortige Anwendung von Rettungsmaßregeln rechtfertigende Gefahr „verständigerweise vom Schiffer als vorhanden angenommen werden durfte“.

Vgl. Entsch. des R.D.G.G.'s Bd. 23 S. 344.

Konnten daher im gegebenen Falle die Schiffer, ohne ihre Pflicht zu verletzen, es mit Rücksicht auf die Möglichkeit einer Beschädigung von Schiff und Ladung nicht darauf ankommen lassen, daß die Schiffe auf den Grund gerieten, dann war die Gefahr eine wirklich und gegenwärtig vorhandene. Eine „sehr entfernte“ würde sie nur dann gewesen sein, wenn es als eine übertriebene Ängstlichkeit hätte angesehen werden müssen, daß vorbeugende Maßregeln getroffen wurden.

Das Berufungsgericht hat nun aber noch aus einem zweiten, selbständigen Grunde die Klage abgewiesen, nämlich deshalb, weil die Gefahr des Aufbengrundgeratens der Schiffe, und daher auch der Schade, für den Ersatz verlangt werde, durch Verschulden der Klägerin entstanden sei. Wäre diese Entscheidung aus Vorschriften des hier Anwendung findenden holländischen Rechtes abgeleitet, so würde sie und damit das Berufungsurteil überhaupt der Revision nicht zugänglich sein.

In den Entscheidungsgründen wird aber hinsichtlich der rechtlichen Begründung lediglich auf den Fundamentalsatz des Seeversicherungrechtes, daß ein durch Verschulden des Versicherten verursachter Schade vom Versicherer nicht zu ersetzen sei, und auf ein die Bestimmung im Art. 825 Nr. 4 des deutschen Handelsgesetzbuches zur Anwendung bringendes Urteil des Reichsgerichtes,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 14 S. 120,

verwiesen, und damit klargestellt, daß der Klägerin ein Verschulden im Sinne dieser Gesetzesvorschrift vorgeworfen wird. Die Revision muß daher Erfolg haben, wenn der Vorwurf ein rechtsirrtümlicher ist. Für rechtsirrtümlich ist er aber zu erachten. Das Berufungsgericht stellt den Satz auf, ein Rheder, der ihm gehörige Schiffe zur Winterzeit eine Reise auf dem Rhein antreten lasse, müsse damit rechnen, daß Frost eintrete, insofern das Wasser sinke, der Schiffer einen Nothafen anlaufen müsse, und dort beim Sinken des Wassers tief abgeladene Schiffe auf den Grund geraten könnten; er dürfe deshalb

das Schiff nur halb, jedenfalls aber nicht mehr beladen lassen, als nötig sei, um dieses bei dem niedrigsten Wasserstande flott zu halten. Zieht man in Betracht, daß bis jetzt nichts weiter feststeht, als die Thatsache, daß die Schiffe in Gefahr gewesen sind, auf den Grund zu geraten, so laufen die Entscheidungsgründe des Berufungsgerichtes darauf hinaus, daß die Klägerin unter allen Umständen für die eingetretene Gefahr dem Versicherer gegenüber verantwortlich sein soll. Das ist unhaltbar. Es kommt vielmehr darauf an, ob die Klägerin das, was eingetreten ist, als im Bereiche der Wahrscheinlichkeit liegend voraussehen konnte. Entferntere Möglichkeiten brauchte sie nicht zu berücksichtigen. Wie aber in dieser Beziehung hier die Sache gelegen hat, ist in keiner Weise aufgeklärt. Es fehlt an jeder Feststellung darüber, wie tief die Schiffe der Klägerin beladen waren, in welchem Maße das Wasser des Rheins zur fraglichen Zeit gefallen war, und ob bei Beginn der Reise erwartet werden mußte, daß es so tief fallen würde, wie es thatsächlich gefallen ist.

Das angefochtene Urteil ist daher aufzuheben. Die Sache ist aber noch nicht zur Entscheidung reif. Von selbst ergibt sich dies aus dem eben Ausgeführten bezüglich der Frage der Verschuldung. Dasselbe gilt aber auch von der zuerst erörterten Frage. Denn das Berufungsgericht hat sich noch nicht darüber ausgesprochen, ob es der Meinung der Sachverständigen beitrifft, daß die Schiffer es ohne Verschulden nicht unterlassen konnten, die Leichterung vorzunehmen, und es ist ferner im Berufungsurteile noch nicht das Erforderliche festgestellt, um darüber befinden zu können, ob die Gefahr, der vorgebeugt wurde, eine außergewöhnliche war, oder ob etwa die der Klägerin erwachsenen Kosten zu den von der Versicherung angenommenen Kosten der Überwinterung zu rechnen sind.“ . . .