

19. Haftung des Frachtversicherers für den sog. indirekten Kollisionsschaden, den der versicherte Rheder dadurch erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden ersetzen muß. Umfang dieser Haftung im Falle einer Reise nach verschiedenen, nach und nach anzulaufenden Bestimmungshäfen mit Stückgütern, von denen ein Teil zur Zeit des Kollisionssalles bereits in den vorher angelaufenen Häfen gelöscht war.

H.G.B. Art. 824 Ziff. 7.

Allgemeine Seeversicherungsbedingungen § 69 Ziff. 7.

I. Civilsenat. Urtheil v. 2. Dezember 1896 i. S. N. F. Affekuranz-Kompagnie (Bekl.) w. D. Levante-Linie (Kl.). Rep. I. 249/96.

- I. Landgericht Hamburg.
II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hat in Höhe von 18000 *M* auf die Nettofracht des Dampfschiffes Th. auf Grund der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen von 1867 bei der Beklagten Versicherung genommen für eine Reise:

„von Hamburg mit Ladung Stückgut nach Malta u./o. Piräus u./o. anderen Häfen u./o. Plätzen des östlichen Mittelmeeres u./o. des Schwarzen Meeres u./o. der Donau bis Braila incl., gleichviel in welcher Reihenfolge, vor- wie rückwärts, mit Freiheit beliebige Häfen u./o. Plätze auf der Route liegend anzulaufen, gleichviel zu welchem Zwecke, beliebig zu löschen und zu laden.“

Der Th. ist auf dieser Reise in der Donaumündung zwischen Sulina und Galatz durch Schuld seiner Besatzung mit dem Dampfer M. zusammengestoßen, dessen Gesamtschade, für den die Klägerin als Rheederin des Th. mit Schiff und Fracht zu haften gehabt hat, 54345,41 *M* beträgt. Unstreitig muß die Beklagte auf Grund der erwähnten Versicherung der Nettofracht der Klägerin einen Teil dieses Schadens nach § 69 Ziff. 7 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen ersetzen. Die Parteien streiten nur über die Höhe dieses Ersatzes. Der Th. hatte, als sich die Kollision ereignete, nur noch etwa $\frac{1}{6}$ der von Hamburg mitgebrachten Ladung an Bord; die übrigen $\frac{5}{6}$ waren in den vorher angelaufenen Häfen bereits gelöscht. Während die Klägerin den Gesamtschaden auf den Wert des Schiffes (108905 *M*) und die Bruttofracht der ganzen Reise (26928 *M*) verteilen will, will die Beklagte neben dem Werte des Schiffes nur die Bruttofracht für diejenigen Güter, die sich zur Zeit der Kollision noch an Bord befanden (5708 *M*), als kontributionspflichtig ansehen.

Beide Instanzgerichte haben zu Gunsten der Klägerin erkannt. Die Revision der Beklagten ist zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen:

„Nach § 69 Ziff. 7 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen (S.G.B. Art. 824 Ziff. 7) trägt der Versicherer die Gefahr des Zu-

sammenstoßes von Schiffen, und zwar ohne Unterschied, ob der Versicherte infolge des Zusammenstoßes unmittelbar, oder ob er mittelbar dadurch einen Schaden erleidet, daß er den einem Dritten zugefügten Schaden zu ersetzen hat. Mit Bezug auf den zweiten Fall, den sog. indirekten Kollisionsschaden, ist das Reichsgericht in dem 1893 entschiedenen Falle der „Lydia“,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 33 S. 67 fig.,

von folgenden, dort näher begründeten Sätzen ausgegangen. Die Gefahr des indirekten Kollisionsschadens trifft jeden Versicherer, sowohl den Kaskoversicherer, als auch den Frachtversicherer. Das Maß der Ersatzpflicht des Versicherers aber ist nach dem Verhältnisse zu begrenzen, in welchem die unter Versicherung gestellten Werte bei einer verhältnismäßigen Verteilung des dem Dritten zu ersetzenden Schadens auf Schiff und Fracht gemindert werden. Bei dieser Verteilung — die auch dann stattzufinden hat, wenn der Rheber etwa für das eine oder für das andere Interesse ganz oder zum Teil als Selbstversicherer gelten muß — kommen die Werte in Ansatz, die dem Dritten, durch die Kollision Geschädigten nach den Artt. 451, 452, 757 Biff. 10, 759 haften, also der Wert des Schiffes nach der Kollision und die Bruttofracht der Reise, auf welcher sich die Kollision zugetragen hat.

Von diesen Sätzen sind im vorliegenden Falle sowohl die Parteien, wie die Instanzgerichte ausgegangen. Sie führen zu der Konsequenz, daß die Beklagte wegen der von ihr geleisteten Frachtversicherung den Schaden, den die Klägerin den Interessenten des M. hat ersetzen müssen, jedenfalls zum Teil auf Grund einer verhältnismäßigen Verteilung dieses Schadens auf Schiff und Fracht des Th. mit tragen muß. Der Streit der Parteien dreht sich nur darum, ob bei dieser Verteilung neben dem Werte des Schiffes Th. die volle Fracht der ganzen Reise, oder nur die Fracht für diejenigen Güter einzustellen ist, die sich zur Zeit der Kollision noch an Bord befanden. Die Instanzgerichte haben diese Frage im Sinne der ersten Alternative entschieden, und das Reichsgericht kann dieser Entscheidung nur beitreten.

Des Näheren handelt es sich dabei um zwei voneinander zu scheidende Fragen.

Es kommt erstens darauf an, wie weit sich die Haftung der Klägerin für den Schaden des M. erstreckt; ob die Fracht zu diesem Schaden nur insoweit zu kontribuieren hat, als sie sich auf die noch

an Bord befindlichen Güter bezieht, oder mit dem ganzen Betrage: wobei allemal nicht nur an die dingliche Haftung der noch ausstehenden Fracht, sondern auch an die beschränkt persönliche Haftung des Rheders für die eingezogene Fracht zu denken ist (Artt. 759. 774 H.G.B.). Diese Vorfrage ist von beiden Vorderrichtern auf Grund der Artt. 759. 760 H.G.B. mit Recht dahin beantwortet worden, daß die Bruttofracht der ganzen Reise des Th. von Hamburg bis zum letzten Hafen Braila den Interessenten des M. haftet. Denn nach Art. 759 erstreckt sich das Recht des Schiffsgläubigers auf die Bruttofracht derjenigen Reise, auf der seine Forderung entstanden ist, und nach Art. 760 ist im Sinne dieser Bestimmung als eine besondere Reise nur die anzusehen, zu der das Schiff entweder von neuem ausgerüstet worden ist, oder die auf Grund eines neuen Frachtvertrages oder nach vollständiger Löschung der Ladung angetreten worden ist. Keiner dieser Fälle trifft hier zu. Der Th. hat vielmehr nach den Feststellungen der Vorderrichter die verschiedenen Häfen der Levante von Malta bis Braila ohne neue Ausrüstung und ohne vollständige Löschung der Ladung auf Grund von Frachtverträgen angelaufen, die sämtlich vor Beginn der Reise in Hamburg eingegangen waren. Wenn daher auch eine Mehrheit von Frachtverträgen mit teilweise verschiedenen Bestimmungshäfen vorliegt, so hat diese Reise doch für die Rechte der Schiffsgläubiger — zu denen nach Art. 757 Ziff. 10 auch die Gläubiger zählen, deren Forderungen aus einem Verschulden einer Person der Schiffsbesatzung herrühren — als eine einheitliche Reise zu gelten.

Zweitens handelt es sich um die Frage, ob der vorliegende Versicherungsvertrag die Beklagte verpflichtet, der Klägerin den hiernach auf die Bruttofracht der ganzen Reise entfallenden Schadensanteil zu vergüten, oder ob die Beklagte insoweit frei bleiben muß, als sich die Fracht auf die zur Zeit der Kollision nicht mehr an Bord befindlichen Güter bezieht. In dem einen wie in dem anderen Falle ist dabei selbstredend nach den Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen § 21 Abs. 3 ein Drittel zu kürzen, weil nicht die Bruttofracht, sondern die Nettofracht unter Versicherung gebracht ist. Auch diese Frage ist von den Instanzgerichten mit Recht zu Ungunsten der Beklagten beantwortet worden, wenn dabei auch der vor allem entscheidende Gesichtspunkt nicht hervorgehoben worden ist.

Es ist zunächst zu beachten, daß die dem Versicherer auferlegte Verantwortung für indirekte Kollisionsschäden (Art. 824 Ziff. 7 H.G.B.; § 69 Ziff. 7 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen) eine aus Zweckmäßigkeits- und Billigkeitsgründen beliebige Ausnahme von der normalen Haftungsgrenze des Assuradeurs bedeutet.

Vgl. die bereits angeführte Entscheidung des Reichsgerichtes a. a. O. S. 69 und die in dem damaligen Falle vom hanseatischen Oberlandesgerichte näher erörterte Entstehungsgeschichte der angeführten Gesetzesbestimmung (Hanseatische Gerichtszeitung, Hauptbl. 1893 Nr. 16 S. 41 flg.).

Das Schiff selbst kann die Gefahren der See glücklich überstanden und ohne Schäden oder doch ohne erhebliche Schäden den Bestimmungshafen erreicht haben; hinterher aber wird sein Wert durch den Anspruch eines Dritten dem Rheder ganz oder teilweise entzogen. Ähnlich die Fracht. An und für sich haftet der Assuradeur nur dafür, daß die Fracht wirklich verdient wird und nicht infolge von Seeunfällen verloren geht. Daß ein solcher regelmäßiger Haftungsfall nicht vorliegt, ist erst Voraussetzung für den indirekten Kollisionsschaden, wenigstens in tantum. An Fracht, die infolge eines Seeunfalles verloren gegangen ist, kann sich auch der Dritte nicht halten. Es ist die notwendige Konsequenz der Haftung des Versicherers für indirekte Kollisionsschäden, daß er einstehen muß, obwohl die Fracht nicht verloren gegangen, sondern verdient ist, weil die verdiente Fracht dem Rheder von dem Dritten wiedergewonnen wird, sei es im Wege der dinglichen Klage, sei es im Wege der beschränkt persönlichen Haftung.

Nun haben aber die Spezialbestimmungen des Gesetzes und der Versicherungsbedingungen sowohl bei der Kaskoverversicherung, wie auch bei der hier in Betracht kommenden Frachtversicherung gewöhnlich nur den Regelfall der Haftung des Versicherers im Auge und reflektieren nicht immer auch auf die danebenbestehende regelwidrige Haftung für indirekte Kollisionsschäden. Es ist das am einleuchtendsten bei den Begriffsbestimmungen des Totalschadens und des Partialschadens an der Fracht: Artt. 859, 882 H.G.B. und §§ 110, 137 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen, wo alles darauf abgestellt wird, was von der Fracht „verloren gegangen“ sei. Auch kann hier auf die (auch bereits bei Gelegenheit des „Lydia“-Falles näher erörterte) Bestimmung des § 20 Abs. 3 der Allgemeinen Seeversicherungs-

bedingungen verwiesen werden, wonach solche Teile der Fracht, die der Befrachter nach dem Frachtvertrage voranzuzahlen hat, ohne daß der Befrachter sie zurückzahlen hätte, wenn keine Fracht verdient werden sollte, nicht in den Versicherungswert der Fracht hineingerechnet werden sollen, wonach also keine Rücksicht darauf genommen wird, daß doch auch definitiv vorausbezahlte Fracht noch der Gefahr unterliegt, zur Deckung eines Kollisionsschadens contribuieren zu müssen.

Sowenig nun hieraus Argumente gewonnen werden können, die die Bestimmung des § 69 Ziff. 7 über die Haftung jedes Versicherers für den indirekten Kollisionsschaden auflösen und in ihr Gegenteil verkehren können, so mißlich ist es andererseits, die fortdauernde Haftung des Versicherers für den vorliegenden Fall mit den Vorinstanzen ausschließlich aus den Bestimmungen über den Beginn und das Ende der Gefahr bei der Frachtversicherung — § 74 der Allgemeinen Seeversicherungsbedingungen in Verbindung mit §§ 76. 83 — abzuleiten. Denn auch diese Bestimmungen sind zunächst wenigstens auf den Ausnahmefall des mittelbaren Kollisionsschadens nicht zugeschnitten. Das Reichsgericht sieht den entscheidenden Gesichtspunkt vielmehr darin, daß nach der Police die Versicherung für eine einheitliche Reise mit Stückgütern für verschiedene Bestimmungshäfen genommen ist, und daß dabei die Fracht nach den verschiedenen Einzelhäfen nicht gesondert (vgl. § 17, Art. 798), sondern nur im ganzen und in einer Summe tariert ist. Eine solche Versicherung schließt die Gefahr des mittelbaren Kollisionsschadens während der ganzen Reise ein; denn die ganze Reise ist die „Dauer der Versicherung“ im Sinne des § 69 Abs. 1 (Art. 824 Abs. 1).

Wenn die Revision damit argumentiert, daß bei der Anlegung eines Schiffes auf Stückgüter mehrere selbständige Frachtkontrakte vorlägen, so ist das freilich richtig. Aber es beweist nichts. Lägen gesonderte Frachtversicherungen für die nach den einzelnen Häfen bestimmten Güter vor, wäre z. B. eine gesonderte Police lediglich über die Fracht der nach Malta bestimmten Güter ausgestellt, so würde allerdings ein Kollisionsschaden, der das Schiff später nach der Beendigung dieser den Versicherer allein berührenden Reise beträfe, hierdurch nicht gedeckt sein. Und möglicherweise würde wegen § 17 (Art. 798) das- selbe zu sagen sein, wenn die verschiedenen Teilfrachten zwar durch

eine Versicherung, aber unter besonderen Tagen versichert worden wären. Das ist hier aber nicht geschehen; vielmehr ist hier „eine Gesamtheit von Gegenständen unter einer Versicherungssumme begriffen“. Und daher ist es unzulässig, diese einheitliche Versicherung zum Nachtheile des Versicherten in eine Mehrheit von Einzelversicherungen zu zersplittern. Vielmehr haben die Vorderrichter nach dem konkreten Versicherungsvertrage mit Recht angenommen, daß die Kollisionsgefahr für den Versicherer bis zum Ende der ganzen Reise hinsichtlich des ganzen durch sie gefährdeten Frachtbetrages durchsteht.“ . . .