

14. Kann der Befrachter den indirekten Kollisionschaden, der auf den vorausbezahlten Teil der Fracht entfällt, vom Befrachter ersetzt verlangen, wenn der Frachtvorschuß vereinbarungsgemäß in der Weise geleistet ist, daß der Befrachter einen Betrag für die Versicherungsprämie gekürzt hat?

I. Zivilsenat. Ur. v. 6. November 1897 i. S. S. (Bekl.) w. B. (Kl.).
Rep. I. 230/97.

- I. Landgericht Hamburg.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger verfrachtete als Aheber der Bark „C. B.“ dem Beklagten dieses Schiff für eine Reise von Hamburg nach Santos gegen eine Fracht von 1225 £. Die Chartepartie enthielt die Klausel:

„On clearing at Hamburg the captain has to receive an advance of not exceeding £ 600 on account of the freight, less 6% for interest and insurance.“

Dieser Vereinbarung gemäß zahlte der Beklagte in Hamburg dem Kapitän der „C. B.“ einen Frachtvorschuß von 600 £ abzüglich 6% und meldete bei der Deklaration der mit dem Schiffe versandten Güter auf seine laufende Seeversicherungspolice zugleich den Betrag von 12300 M als „Frachtvorschuß an Kapitän W. D.“ an.

Die „C. B.“ stieß auf der Reise mit der Bark „Ch.“ zusammen, wurde in England für den dieser verursachten Schaden für ersatzpflichtig erklärt, und der gesamte Kollisionschade auf 36300 M festgestellt. Wurde dieser Betrag auf den Wert der „C. B.“ im beschädigten Zustande und auf die Bruttofracht der Reise verhältnismäßig verteilt, so entfielen auf die gesamte Fracht 12026,80 M, und dementsprechend auf den Frachtvorschuß 6797,76 M.

Der Kläger verlangte vom Beklagten Vergütung dieser Summe, weil der Beklagte nach der erwähnten Klausel der Chartepartie hinsichtlich des Frachtvorschusses das Seerisiko zu tragen habe, und wurde auf Verurteilung des Beklagten zur Zahlung von 6797,76 M nebst Zinsen, eventuell auf Verurteilung des Beklagten zur Abtretung seiner Rechte aus der von ihm genommenen Frachtvorschußversicherung klagbar.

Der Beklagte bestritt, daß er dem Kläger gegenüber verpflichtet gewesen sei, Versicherung zu nehmen. Er habe nur sein eigenes Interesse, das durch die Kollisionsgefahr nicht berührt werde, nicht aber das Interesse des Klägers unter Versicherung gebracht und unter Versicherung bringen können. Habe der Kläger gegen die Gefahr, daß ihm der vorausbezahlte Teil der Fracht von einem Kollisionsgläubiger ganz oder teilweise wieder entzogen werde, geschützt sein wollen, so sei es Sache des Klägers gewesen, dieses Interesse durch eine besondere Versicherung zu decken. Derartige Versicherungsverträge seien seit der Entscheidung des *Opdia-Falles*,

Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 33 S. 67,
häufig von Reedern geschlossen.

Der erste Richter wies die Klage ab; auf die Berufung des Klägers aber wurde der Beklagte nach dem ersten Klageantrage zur Zahlung verurteilt. Die Revision ist zurückgewiesen worden aus folgenden

Gründen:

„In der Rechtsprechung stehen folgende Sätze fest:

1. Ist vereinbart, daß der Befrachter den von ihm vorzuschießenden Teil der Fracht auf Kosten des Verfrachters unter Versicherung bringen dürfe, so liegt darin eine die Regel des Art. 618 Abs. 1 H.G.B. beseitigende Abrede: der Vorschuß soll dem Verfrachter endgültig verbleiben; der Befrachter hat das Seerisiko des Frachtvorschusses zu tragen.

2. Bringt der Befrachter den Frachtvorschuß unter Versicherung, so liegt eine wahre Frachtversicherung vor, nicht etwa eine Güterversicherung oder die Versicherung einer Forderung, zu deren Deckung das der Seegefahr ausgesetzte Schiffsvermögen dient. Das Interesse des Befrachters an dieser Versicherung gründet sich eben darin, daß er für den Betrag des Vorschusses dem Verfrachter das Seerisiko vertragsmäßig abgenommen hat.

Nach deutschem Rechte aber trägt der Versicherer auch die Gefahr des Zusammenstoßes von Schiffen ohne Unterschied des direkten und des indirekten Kollisionschadens, und zwar jeder Versicherer, also sowohl der Kaskoversicherer, als auch der Frachtversicherer (H.G.B. Art. 824 Abs. 2 Nr. 7; A.S.B.B. § 69). Allerdings ist die Verantwortung des Versicherers für mittelbare Kollisionschäden eine aus Zweckmäßigkeits- und Billigkeitsrückichten beliebte Ausnahme von der normalen Haftungsgrenze des Asskuradeurs,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 38 S. 64.

Das heißt: eine bloß logische Ausgestaltung der Grundgedanken des Versicherungsrechtes müßte diese Haftung ebenso ausschließen, wie sie die Haftung des Versicherers für andere Schäden ausschließt, die der Rheder dadurch erleidet, daß er für ein Verschulden der Schiffsbesatzung mit Schiff und Fracht haften muß (H.G.B. Art. 825 Nr. 1 Abs. 2; A.S.B.B. § 70). Das Recht ist aber nicht bloß logisch, sondern vor allem auch praktisch, und hat hier durch positive Satzung das Regelwidrige zur Regel gemacht. Es ist nach deutscher Rechtsanschauung die Regel, daß bei Schiff und Fracht das Seerisiko die Gefahr auch des Kollisionschadens einschließt.

Daraus folgt, daß, wer dem Rheder das Seerisiko der Fracht abnimmt, ihm auch die Kollisionsgefahr abnimmt, soweit sie auf der Fracht lastet.

Mit Recht ist daher das Berufungsgericht auf Grund der betreffenden Klausel der Chartepartie zu dem Ergebnisse gelangt, der Klage stattzugeben.

Es ist verfehlt, wenn die Revision den Angriff erhebt, das Berufungsurteil operiere nur mit allgemeinen Sätzen und lasse eine Würdigung des konkreten Vertragswillens der Parteien vermissen. Es sind von keiner der Parteien Umstände hervorgehoben worden, die der Klausel oder dem ganzen Vertrage ein besonderes individuelles Gepräge geben könnten. Wie dies im überseeischen Großhandel häufig zu geschehen pflegt, ist einfach unter Benutzung eines herkömmlichen Formulars kontrahiert. Daher kann auch der nähere Vertragsinhalt, soweit ihn der Text selbst nicht bereits ans Licht stellt, nur aus den allgemeinen Gedanken abgeleitet werden, die dem gewählten Geschäftstypus zu Grunde liegen. Ob sich die Parteien bei Eingehung des Vertrages aller rechtlichen Konsequenzen bewußt waren, ist gleichgültig. Es genügt, daß Thatsachen nicht vorliegen, aus denen auf die Absicht einer Einschränkung der rechtlichen Konsequenz geschlossen werden könnte.

Daher ist es auch ohne Belang, ob in anderen Fällen Rheder für Fracht, die ihnen definitiv pränumeriert war, eine besondere Versicherung für das Kollisionsrisiko geschlossen haben. Lagen die Fälle, wo das vorgekommen sein soll, so, wie der gegenwärtige Fall, hatte also der Rheder die gesamte Seegefahr des Frachtvorschusses auf den Befrachter abgewälzt, so würde eine solche Versicherung mangels eines vorhandenen Interesses ungültig sein.

Vgl. Voigt, Seeversicherungs-Recht S. 133.

Aus einer inkorrekten Behandlung der Sache durch andere Personen lassen sich aber keine Schlüsse auf das ziehen, was zwischen den Parteien rechtens ist.

Hiernach war die Revision — da über die Höhe der Klageforderung kein Streit herrscht, und da es auch nicht zu beanstanden ist, daß der Beklagte unmittelbar zur Zahlung des Mehrbetrages verurteilt ist, den der Kläger von seinem Versicherer würde haben einziehen können, wenn er selbst die ganze Fracht versichert hätte — zu verwerfen.“ . . .