

11. Steht einem Rheder oder einem Schiffseigner im Sinne des Binnenschiffahrtsgesetzes, dessen Schiff in Folge Verschuldens einer Person der Besatzung eines anderen ihm gehörenden Schiffes beschädigt worden ist, gegenüber dem Schiffszvermögen, welches von diesem letzteren Schiffe und dessen Fracht gebildet wird, ein Anspruch auf Schadenersatz zu?

I. Civilsenat. Ur. 2. Dezember 1899 i. S. Rh. Versicherungs-  
Aktiengesellschaft (Kl.) w. W. & V. (Bekl.). Rep. I. 313/99.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Die Klägerin hatte das Risiko und Inventar des den Beklagten gehörenden Leichters Fr. zum taxierten Werte von 10 000 *M* gegen alle Gefahr (mit alleiniger Ausnahme der Kriegsgefahr), welche das Fahrzeug im Hafen auf der Elbe, deren Nebenflüssen <sup>und</sup><sub>oder</sub> Armen bis Cuxhaven einschließlich, erleiden sollte, für die Zeit vom 20. April 1897 bis 19. April 1898 versichert.

Am 28. April 1897 wurde der Leichter, als er sich mit einer Zuckerladung im Tau des gleichfalls den Beklagten gehörenden Schleppdampfers Th. befand, im Hamburger Hafen beim Passieren einer Brücke an die Spundwand der Brücke geschlagen und dadurch erheblich beschädigt. Auch die Ladung erlitt durch eindringendes Wasser beträchtlichen Schaden und mußte geborgen werden.

Die Klägerin bezahlte den Risikoschaden des Leichters und den Anteil an den Bergungskosten an die Beklagten. Sie war der Meinung, daß ihr gegen die Beklagten als Eigentümer des Schleppdampfers ein Anspruch auf Rückerstattung der mit mehr als 5000 *M* bezahlten Schadenssumme zustehende, und verlangte in der erhobenen Klage Zahlung mit der Maßgabe, daß die Zwangsvollstreckung auf den Schleppdampfer zu beschränken sei.

Sie begründete diesen Anspruch mit der Behauptung: Die Beschädigung des Leichters mit ihren Folgen sei von dem Führer des Schleppers, und zwar dadurch verschuldet, daß man nicht rechtzeitig vor der Brückendurchfahrt die Schlepptrasse verkürzt habe. Zum Beweise hierfür bezog sie sich auf die Akten des von den Ladungseignern gegen die Beklagten geführten Prozesses, der auf Grund erfolgter Beweiserhebungen über den Unfall mit der rechtskräftigen Verurteilung der Beklagten wegen festgestellten Verschuldens des Schiffers, der den Dampfer führte, geendigt hat. Aus diesem von ihr als feststehend erachteten Thatbestand folgerte sie unter Bezugnahme auf § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes vom 15. Juni 1895, sowie auf das in den Entsch. des R.G.'s in Civill. Bd. 32 Nr. 2 abgedruckte Urteil, daß die Beklagten gegen ihr in dem Dampfer inkorporiertes Sondervermögen einen mit Schiffsgläubigerrecht ausgestatteten Erbschaftspruch für ihren Leichterschaden erworben hätten. Sie führte weiter aus, daß dieser Anspruch nach § 27 der in der

Polize vereinbarten Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen durch die Bezahlung des Leichterfadens auf sie übergegangen sei. Außerdem behauptete sie, daß sie vor der Giro-Überweisung, durch welche Zahlung geleistet sei, den Beklagten ausdrücklich erklärt habe, gegen den Dampfer vorgehen zu wollen.

Die Beklagten bestritten diese Behauptung sowohl wie das angebliche Verschulden des Führers des Dampfers und hielten den erhobenen Anspruch für rechtlich unbegründet.

Das Landgericht verurteilte die Beklagten dem Klagebegehren gemäß. Auf die Berufung der Beklagten wurde dagegen vom Oberlandesgericht die Klage abgewiesen.

Die Revision der Klägerin ist zurückgewiesen worden aus folgenden Gründen:

„Das Landgericht hatte die Behauptung der Klägerin, daß die Beschädigung des Leichters durch ein Verschulden des Führers des Th. verursacht sei, auf Grund der Beweisergebnisse des Prozesses zwischen den Ladungseignern und den Beklagten für außer Zweifel gestellt, und, der Rechtsauffassung der Klägerin sich anschließend, damit einen Thatbestand für gegeben erachtet, der den erhobenen Anspruch rechtfertige. Das Oberlandesgericht hat die von der thatsächlichen Feststellung des Landgerichts betroffene Frage unentschieden gelassen, und hält es für zweifelhaft, ob das in einem Flußschiff mit Zubehör und Fracht gegebene Schiffsvermögen als ein der fortune de mer gleichgestelltes Sondervermögen zu behandeln sei, das seinem Eigentümer schuldnerisch selbständig haftbar werden könne. Zur Abweisung der Klage gelangt es aus zwei Gründen. Es ist zunächst der Ansicht, daß, wenn auch den Beklagten der in der Klage vorausgesetzte Anspruch zustände, doch dessen Geltendmachung von Seiten der Klägerin dem Vertragswillen des zwischen den Parteien abgeschlossenen Versicherungsvertrages widersprechen würde. Der zweite Entscheidungsgrund knüpft an das in den Entsch. des R. O.'s Bd. 20 Nr. 16 veröffentlichte Urteil an, in welchem anerkannt sei, daß im Falle der Vereinigung von zwei Schiffen zu einem Schleppzuge das geschleppte Schiff den Schiffer und die Mannschaft des Schleppers in seine Dienste nehme und damit den Kreis seiner Bediensteten erweitere. Danach habe im vorliegenden Falle der Leichter seine Beschädigung durch ein Verschulden seines eigenen verantwortlichen

Führers erlitten; die §§ 3. 4 Nr. 3. § 102 Nr. 5 des Binnenschiffahrtsgesetzes betreffen aber einen Anspruch, der entstanden sein müsse durch Schaden, den Schiffer oder Mannschaft durch Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten zugefügt hätten, sie träfen daher nicht den vorliegenden Fall, wo der Schaden dem Schiffe zugefügt sei, zu dessen Bedienung und Navigierung der Schiffer und die Mannschaft von dem geschädigten Schiffseigner, der eben deshalb für sie und für sich selbst kein „Dritter“ sei, in Dienst genommen seien.

Im Ergebnisse ist der Entscheidung des Oberlandesgerichts beizutreten. Von der Besonderheit des vorliegenden Falles, die darin besteht, daß die beiden Schiffe der Beklagten zu einem Schleppzuge vereinigt waren, kann indes ebenso abgesehen werden, wie davon, ob der Versicherungsvertrag der Parteien der Geltendmachung des erhobenen Anspruchs entgegensteht. Wichtig ist das Ergebnis, zu welchem das Oberlandesgericht gelangt ist, jedenfalls deshalb, weil überhaupt verneint werden muß, daß einem Schiffseigner, dessen Schiff in Folge Verschuldens einer Person der Besatzung eines anderen ihm gehörenden Schiffes beschädigt worden ist, gegenüber dem Schiffsvermögen, welches von diesem letzteren Schiffe und seiner Fracht gebildet wird, ein Anspruch auf Schadenserfaz zusteht.

Allerdings können die Bedenken, welche das Oberlandesgericht dagegen hegt, die in dem Urteil des Reichsgerichts Bd. 32 Nr. 2 der Entsch. in Civils. für die Verhältnisse der Seeschiffahrt ausgesprochenen Rechtsgrundsätze auf die Verhältnisse der Binnenschiffahrt zu übertragen, nicht für begründet erachtet werden. Das Oberlandesgericht führt näher aus, die Besonderheiten des Seeschiffahrtsgewerbes hätten sehr früh das Seerecht zu dem Sage drängen müssen, daß die in Schiff, Ladung und Fracht gegebenen und zu gemeinsamem Schicksal verbundenen Werte grundsätzlich für sich allein die Ansprüche zu befriedigen hätten, die durch und bei Ausführung der Seereise entstehen könnten, und daß daher diese Werte, soweit sie dem Rheder gehörten, als seine fortune de mer von seinem übrigen Vermögen zu trennen seien, dergestalt, daß der Rheder aus diesem seinem sonstigen Vermögen (der fortune de terre) grundsätzlich niemals Ansprüche, die aus der Verwendung seines Schiffes zum Seehandel entstanden seien, zu befriedigen habe; und weiter wird anerkannt, in der folge-

richtigen Entwicklung dieser Rechtsanschauung habe auch die rechtliche Möglichkeit gelegen, daß der Rheber selbst Gläubigerrechte an seiner fortune de mer erwerben könne. Demgegenüber ist aber zu bemerken, daß hier nichts darauf ankommt, was dazu geführt hat, daß sich die dargelegte Rechtsanschauung bildete. Das Entscheidende kann vielmehr nur sein, auf Grund welcher gesetzlicher Vorschriften diese Rechtsanschauung mit der aus ihr sich ergebenden Folgerung als dem gegenwärtig geltenden Rechte angehörend angesehen werden darf. Für das Seerecht ist sie zu stützen auf die Artt. 451. 452. 742. 755. 757 flg. S.G.B. in Verbindung mit den Grundsätzen des heutigen Rechts über die Eigentümerhypothek. Jenen Artikeln des Handelsgesetzbuches entsprechen aber im wesentlichen die §§ 3. 4. 93. 100. 102 flg. des Binnenschiffahrtsgesetzes. Daß durch die §§ 15 bis 19 dieses Gesetzes der Befugnis des Binnenschiffers, als Vertreter des Schiffseigners Verträge zu schließen, engere Grenzen gesteckt sind, als es durch die Art. 495 bis 503 S.G.B. für den Seehandel geschehen ist, kann einen grundsätzlichen Unterschied nicht begründen. Man wird daher keinen Anstand zu nehmen haben, im ganzen dem Schiffseigner des Binnenschiffahrtsgesetzes dieselben Rechte zuzugestehen, die dem Rheber einzuräumen sind. Zu beachten ist indes, daß, wenn nach dem geltenden Recht für gewisse Ansprüche der Rheber oder Schiffseigner nur dinglich mit dem Schiffsvermögen haftet, mit diesem Rechtsgrundsatz doch erst die Möglichkeit gewonnen ist für die Annahme eines Gläubigerrechts, welches dem Rheber oder Schiffseigner gegenüber einem ihm selbst gehörenden Schiffsvermögen zusteht. Irrig wäre die Meinung, daß überall, wo ein solches Recht begrifflich möglich und denkbar sei, es auch notwendig bestehen müsse. Keineswegs wird denn auch in dem zuletzt erwähnten Urteil des Reichsgerichts der anerkannte Anspruch des Rhebers auf Hilfslohn lediglich daraus abgeleitet, daß für den Hilfslohn nur die geretteten Gegenstände haften, und in Ansehung eines geretteten Schiffes für den Gläubiger nur das Pfandrecht eines Schiffsgläubigers begründet ist (Artt. 753. 757 Nr. 5. 758. 759 S.G.B.). Die Erörterungen nehmen vielmehr ihren Ausgang von dem Art. 742 S.G.B., indem dargelegt wird, daß nach der Fassung dieser Gesetzesbestimmung unter den dritten Personen, die gegebenenfalls Anspruch auf Berge- oder Hilfslohn haben, alle Personen außer der Schiffsbefahrung

zu verstehen sind, zu ihnen also auch der Rheder selbst und die Eigentümer der Ladung gehören; und ferner wird gezeigt, daß es im Interesse aller Schiffsgläubiger des notleidenden Schiffes liege, einen Anspruch auch des Rheders auf Hilfslohn anzuerkennen. Der Art. 742 H.G.B. ist nicht etwa nur der Billigkeitsrückficht entsprungen, daß denen, die bergen oder retten, dafür ein Lohn gebührt, durch seine Vorschrift soll vielmehr auch ein Anreiz gegeben werden zur Bergung oder Hilfeleistung in Seenot. Es entspricht mithin sowohl dem Zweck wie dem Wortlaut des Gesetzes, auch dem Rheder selbst ein Recht auf Berge- oder Hilfslohn zu gewähren, und zu dem gleichen Ergebnisse für den Schiffseigner des Binnenschiffahrtsgesetzes führen die Vorschriften in den §§ 93 ff. dieses Gesetzes. Ganz anders verhält es sich aber mit dem Anspruch auf Erstattung eines Schadens, welchen eine Person der Schiffsbesatzung durch ein Verschulden in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen verursacht hat. Nach Art. 451 H.G.B. soll der Rheder und nach § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes der Schiffseigner für solchen einem Dritten zugefügten Schaden verantwortlich sein. Schon diese Ausdrucksweise des Gesetzes weist darauf hin, daß mit dem Dritten nur jemand gemeint ist, der weder die schuldige Person der Schiffsbesatzung noch der Rheder oder der Schiffseigner selbst ist. Eine andere Auslegung wird aber auch nicht durch Grund und Zweck des Gesetzes gerechtfertigt. Der Art. 451 H.G.B., wie der § 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes beruht auf dem Gedanken, daß derjenige, welcher in seinem Interesse ein anderen Gefahr bringendes Gewerbe mit Hilfe von ihm angestellter Personen betreibt, auch für den von diesen in seinem Dienst handelnden Personen schuldhaft verursachten Schaden wenigstens mit Schiff und Fracht einstehen muß. Im Bereiche dieses Gedankens liegt es nicht, unter irgend welchen Umständen zu den Schadenserfahrberechtigten auch den Rheder oder Schiffseigner selbst zu rechnen. Im Gegenteil, dies würde dem Gedanken des Gesetzes widersprechen, insofern nämlich die Statuierung eines dem Rheder oder Schiffseigner gegenüber einem ihm selbst gehörigen Schiffvermögen zustehenden Ersatzanspruches den Erfolg haben würde, seine Haftung gegenüber den etwa neben ihm Schadenleidenden (z. B. Ladungsbeteiligten) herabzumindern.

Besteht aus diesen Gründen der Anspruch der Beklagten nicht,

den die Klägerin auf Grund des § 27 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen für sich glaubt geltend machen zu können, so fällt damit die Klage. Auf die Revisionsangriffe, die sich gegen die Entscheidungsgründe des Berufungsurteils wenden, braucht daher nicht eingegangen zu werden, insbesondere auch darauf nicht, ob nicht dem zweiten dieser Gründe die Bestimmung im § 4 Abs. 3 des Binnenschiffahrtsgesetzes entgegensteht." . . .