

39. Liegt Doppelversicherung vor, wenn jemand nach erfolgter Versicherung eines ihm gehörenden Hinterhangsfahrzeuges das ihm gehörende Schleppschiff (insbesondere auch gegen Haftpflicht) versichert, und der Vertrag über die Versicherung des Schleppschiffes die Bestimmung enthält, daß Hinterhangsfahrzeuge des Versicherten in den durch die Versicherung gedeckten Fällen so betrachtet werden sollen, als ob es sich um Fahrzeuge dritter Personen handele?

I. Civilsenat. Urt. v. 9. Januar 1901 i. S. Rhénania-Versicherungs-Aktiengesellschaft und Oberrhein. Versicherungsgesellschaft (Nl.) w. Düsseldorf. Allgem. Versicherungsgesellschaft (Bekl.). Rep. I. 319/00.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsachen.
- II. Oberlandesgericht baselst.

Die Ewerföhreerei von H. J. H. & Sohn war laut Polizei vom 27. Januar 1896 auf die Zeit vom 29. Januar 1896 bis 28. Januar 1897 für das Casco und Inventar ihrer Schute Nr. 19 mit 4000 M., außerdem noch für das Casco ihrer Schuten Nr. 1, 14, 36 und 50 mit je 6000 M., und zwar mit je 50 Prozent der Versicherungssummen bei jeder der beiden klagenden Gesellschaften, versichert. Das Casco nebst Maschine und Inventar des derselben Ewerföhreerei gehörenden Schleppdampfers „Pauline“ war laut Polizei vom 12. Mai 1896 auf die Zeit vom 13. Mai 1896 bis 12. Mai 1897 mit 30000 M. bei der Beklagten versichert. Diese letztere Versicherung deckte auch die der Versicherten obliegende Haftpflicht für die von der

„Pauline“ durch Kollision anderen Fahrzeugen verursachten Schäden (nach Abzug von 50 *M*) und ferner die Haftpflicht für alle 3 Prozent übersteigende Schäden (ausgenommen an Personen), für welche die Versicherte als Eigentümerin der „Pauline“ auf Grund des Schleppvertrages verantwortlich gemacht werden könne, bis zur Höhe der Versicherungssumme. Die Polize über die Versicherung der „Pauline“ enthielt sodann die Bestimmung:

„Hintergangsfahrzeuge, welche Eigentum der Herren Versicherten sind, sollen in allen durch diese Polize gedeckten Fällen so betrachtet werden, als wenn es sich um Fahrzeuge dritter Personen handelt“.

Die Schute Nr. 19 ist am 15. Januar 1897 im Hamburger Hafen, während sie von der „Pauline“ geschleppt wurde, mit einem ihr entgegentommenden Dampfer, dem „Dmbsund“ zusammengestoßen, schwer beschädigt worden und gesunken. Der von H. F. S. & Sohn für Rechnung der Klägerinnen gegen die Rheder des „Dmbsund“ geführte Schadenersatzprozeß, in welchem nach erfolgter Streitverkündung die Beklagte dem Streitverkünder beigetreten war, endete mit rechtskräftig gewordener Abweisung der Klage auf Grund der Annahme, daß die Kollision mit durch ein Verschulden des die Schute schleppenden Dampfers „Pauline“ verursacht worden sei.

Die Klägerinnen, welche am 18. August 1897 unter Abzug des Wertes der wiedergehobenen Schute als deren Versicherer an H. F. S. & Sohn den entstandenen Schaden mit 3734,40 *M* bezahlt hatten, forderten von der Beklagten die Erstattung dieser Summe nebst 6 Prozent Prozeßzinsen, indem sie geltend machten, daß H. F. S. & Sohn einen entsprechenden Ersatzanspruch auf Grund der Versicherung der „Pauline“ gegen die Beklagte gehabt habe, und dieser Anspruch auf Grund des § 27 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen auf sie, die Klägerinnen, übergegangen sei; sie behaupteten auch, daß ihnen die Polize über die Versicherung der „Pauline“ von H. F. S. & Sohn ausgehändigt worden sei.

Die Beklagte bestritt das Geltendgemachte und Behauptete und verlangte Abweisung der Klage.

Hervorzuheben ist, daß nach ausdrücklicher Bestimmung der einen wie der anderen der beiden hier in Betracht kommenden Versicherungspolizen die aus der Versicherung für den Versicherer und den Versicherten abzuleitenden Rechtsfolgen sich nach den „Allgemeinen See-

versicherungs-Bedingungen von 1867" bestimmen sollten, sowie ferner, daß versichert war laut der Police vom 27. Januar 1896 gegen alle Gefahren mit alleiniger Ausnahme der Kriegsgefahr, welche das versicherte Fahrzeug im Hafen bezw. auf der Elbe, deren Nebenflüssen, Armen, Fleeten und Kanälen, abwärts bis Stade inkl. erleiden sollte, laut der Police vom 12. Mai 1896 gegen die Gefahren der Fluß- und Binnenschifffahrt, welche die „Pauline“ im Hafen oder auf der Elbe zc abwärts bis Kugelbaake inkl. erleiden sollte.

Das Landgericht verurteilte die Beklagte der Klage gemäß. Auf die Berufung der Beklagten wurde dagegen vom Oberlandesgericht die Klage abgewiesen. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Das Berufungsgericht stützt seine die Klage abweisende Entscheidung

1. darauf, daß bezüglich des eingetretenen Schadensfalles eine Doppelversicherung vorgelegen und deshalb der Firma H. F. S. & Sohn auf Grund des mit der Beklagten abgeschlossenen Versicherungsvertrages vom 12. Mai 1896 ein Anspruch auf Schadensvergütung, der auf die klagenden Gesellschaften hätte übergehen können, nicht zugestanden habe,

2. darauf, daß, wenn auch ein solcher Anspruch bestanden hätte, er doch auf die klagenden Gesellschaften nicht übergegangen wäre.

In letzterer Beziehung ist namentlich erwogen, daß der Art. 808 H.G.B. und ebenso der § 27 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen den Versicherer, der den Schaden vergütet habe, nur in wirkliche Schadenersatzansprüche gegen Dritte, in Schadenersatzansprüche, die sich auf Verletzung einer Vertragspflicht oder auf ein außervertragliches Verschulden gründeten, eintreten lasse. Auf die Frage, ob dies richtig ist, braucht indeß ebensowenig eingegangen zu werden, wie auf die fernere Frage, ob etwa in der behaupteten Auswändigung der Police über die Versicherung der „Pauline“ an die klagenden Gesellschaften eine stillschweigende Anspruchsabtretung gefunden werden könnte. Für zutreffend und durchschlagend zu erachten ist der erste Entscheidungsgrund des Berufungsgerichtes.

Die in dem angefochtenen Urteil wiederholt angezogene gesetzliche Vorschrift des Art. 792 H.G.B. findet hier zwar, da es sich nicht

um See-, sondern um Binnenversicherungen handelt, keine Anwendung, auch keine analoge Anwendung.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 35 S. 60.

Nach dem Versicherungsvertrage vom 12. Mai 1896 sollten sich aber die aus ihm für die Vertragsschließenden abzuleitenden Rechtsfolgen nach den Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 bestimmen, und da der § 11 der letzteren denselben Inhalt hat wie der Art. 792 H.G.B., so war Vertragsbedingung, daß die Versicherung insoweit unverbindlich sein sollte, als sie, wenn eine Seeversicherung vorläge, wegen Doppelversicherung keine rechtliche Geltung haben würde. Diese Vertragsbedingung trifft den gegebenen Fall.

Die Firma H. F. H. & Sohn hatte, wenn einem ihr selbst gehörenden Hinterhangsfahrzeuge infolge Verschuldens einer Person der Besatzung der „Pauline“, sei es durch einen Zusammenstoß mit der „Pauline“ selbst oder mit einem mit dieser zusammengestoßenen dritten Fahrzeuge, sei es in anderer Weise, ein Schaden zugefügt wurde, einen Schadensanspruch weder auf Grund der §§ 8. 92 des Binnenschiffahrtsgesetzes, weil einem Schiffseigner, dessen Schiff infolge Verschuldens einer Person der Besatzung eines anderen ihm gehörenden Schiffes beschädigt worden ist, gegenüber dem Schiffsvermögen, das von diesem letzteren Schiffe und dessen Fracht gebildet wird, kein Schadensersatzanspruch zusteht,

Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 45 S. 50 (Urteil vom 2. Dezember 1899),

noch auf Grund eines Schleppvertragsverhältnisses, weil ein solches nicht bestand. Sollte nun nach der im Thatbestand hervorgehobenen Klausel der Police vom 12. Mai 1896 in Fällen von Schadenszufügungen der angegebenen Art die Sache so angesehen werden, als ob das beschädigte Hinterhangsfahrzeug nicht der Firma H. F. H. & Sohn, sondern einem Dritten gehört hätte, mit anderen Worten, als ob eine gesetzliche oder vertragmäßige Haftpflicht der genannten Firma bestände, so war damit in Wahrheit, wie das Berufungsgericht mit Recht annimmt, für die bezeichneten Fälle der Schadenszufügung auch das Casco jedes Hinterhangsfahrzeuges der Firma versichert. Nur der Form nach war diese Versicherung eine Special-Haftpflichtversicherung der „Pauline“; in Wirklichkeit war sie eine Art laufende Sachversicherung, unter die gegebenenfalls jedes Hinter-

hangsfahrzeug der Versicherten fiel. Unter sie fiel demnach auch die Schute Nr. 19; diese war aber bereits seit dem 29. Januar 1896 gegen alle Gefahren, mit Ausnahme der Kriegsgefahr, somit auch gegen diejenigen Gefahren versichert, auf welche sich rüchftlich der Hinterhangsfahrzeuge der Firma H. F. H. & Sohn die Versicherung vom 12. Mai 1896 bezog, und daraus ergibt sich, daß aus dieser zweiten Versicherung eine Verbindlichkeit des Versicherers zur Vergütung des der Schute Nr. 19 zugefügten Schadens nicht entstanden ist.

Was die Revision hiergegen vorgebracht hat, ist nicht stichhaltig. Wenn ausgeführt worden ist, ein Schiffseigner, der mehrere Fahrzeuge besitze, habe insbesondere in dem Falle, daß er diese in demselben Schleppzuge verwende, ein Interesse daran, das Risiko auf verschiedene Versicherungsgesellschaften zu verteilen, so mag das zutreffend sein; durchaus nicht einzusehen ist aber, weshalb mit einer solchen Risiko-Verteilung, also damit, daß von mehreren Fahrzeugen eines oder einige bei der einen, andere bei einer anderen Gesellschaft versichert werden, die behauptete Notwendigkeit entstehen soll, daß die Fahrzeuge so als versichert gelten müßten, als ob sie verschiedenen Eigentümern gehörten. Diese Aufstellung ist ebenso unrichtig, wie die fernere, die natürliche Abgrenzung des Risikos sei im vorliegenden Falle die, daß der durch die Schuld der „Pauline“ entstandene Schaden von dem Versicherer der „Pauline“ getragen werde und nicht von dem Versicherer der Schute Nr. 19, die keine Schuld treffe. Für den Versicherer der „Pauline“ war der entstandene Schaden nicht weniger ein zufälliger, als für den Versicherer der Schute. Aber selbst, wenn man die Vordersätze, von denen die Revision ausgeht, als richtig anzuerkennen hätte, so würde aus ihnen nicht folgen, was die Revision aus ihnen folgern zu können glaubt. Sie folgert, es sei als gewollt anzunehmen, daß zwar der Versicherer der Schute zunächst den Schaden zu ersetzen habe, dann aber befugt sein solle, die Erstattung des Bezahlten von dem Versicherer der „Pauline“ zu fordern. Demgegenüber muß aber gefragt werden, von wem denn dies gewollt sein soll. Es mag sein, daß die Firma H. F. H. & Sohn sich bei dem Abschlusse des Vertrages mit der Beklagten von derjenigen Rechtsansicht hat leiten lassen (oder doch mit ihr als einer möglichen gerechnet hat), die in dem erwähnten Urteil des Reichsgerichtes vom 2. Dezember 1899

als irrig zurückgewiesen worden ist, daß sie also der Meinung war, in einem Falle, wie dem hier gegebenen, könne dem Versicherer des Hinterhangsfahrzeuges auf Grund des § 27 der Allgemeinen Seeversicherungs-Bedingungen gegen sie selbst als Eigentümerin der „Pauline“ ein Ersatzanspruch zustehen, den sie deshalb genötigt sei, durch entsprechende Versicherung der „Pauline“ auf den Versicherer der letzteren abzuwälzen. Unmöglich können indes diese Überlegungen, wenn sie bei der Versicherungsnehmerin obgewaltet haben, irgendwie maßgebend sein. Beteiligt waren die Versicherungsnehmerin, die Versicherer der Schute und der Versicherer der „Pauline“. In Betracht kommen könnte somit doch nur eine auf irgend eine Weise zum Ausdruck gelangte Willens einigung dieser Beteiligten, und daran fehlt es völlig.

Gegenüber der für die Entscheidung freilich schon ohnehin belanglosen Ausführung der Revision, die Konsequenz der vom Berufungsgericht vertretenen Ansicht sei die, daß für solche Fahrzeuge, die nur als Anhängfahrzeuge eigener Schlepper verwendet würden, höhere Versicherungsprämien gezahlt werden müßten, weil dann kein Ersatzanspruch vorhanden sei, der auf den Versicherer übergehen könne, ist darauf hinzuweisen, daß, wie die Revision selbst nicht verkennt, aus demselben Grunde die Risikoprämie für einen Schlepper, der nur zum Schleppen eigener Fahrzeuge des Schleppereigentümers verwendet wird, entsprechend geringer sein würde.“ . . .