

84. Kann der Rheber (Schiffseigner), der zugleich Ladungseigentümer ist, beim Zusammenstoße von Schiffen infolge Verschuldens der beiderseitigen Schiffsbefazungen Ersatz des Ladungsschadens voll, oder nur anteilsweise verlangen?

H.G.B. § 785 Abs. 2.

B.Sch.G. § 92.

B.G.B. § 426 Abs. 1.

I. Zivilsenat. UrL. v. 28. Mai 1902 i. S. Portland-Cementfabrik  
H. (Kl.) w. R. (Bekl.). Rep. I. 52/02.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht basekstf.

Ein der Klägerin gehöriger Leichter unter Führung des Schiffers v. S., der mit Cement der Klägerin beladen war, sank am Morgen des 15. März 1900 im Hafen von Hamburg. Der Leichter wurde wieder gehoben und repariert; die Cementladung ging vollständig verloren. Nach Behauptung der Klägerin war das Sinken des Leichters dadurch

herbeigeführt worden, daß der Seedampfer „Northenden“ durch unvorsichtiges Schwoien den Leichter mit einem unter dem Wasser liegenden Teile getroffen hatte. Die Klägerin nahm deshalb den für die Rhederei der „Northenden“ bürgenden Beklagten auf Ersatz des vollen Schadens sowohl am Leichter wie an der Ladung in Anspruch. Der Beklagte machte geltend, daß der Zusammenstoß nicht durch das mit aller Vorsicht durchgeführte Schwoien des Dampfers, sondern ausschließlich durch die Schuld des Leichterführers verursacht worden sei, der den Leichter an einen Platz hingelegt habe, wo er das Fahrwasser in ärgster Weise beeengte.

Von der ersten Instanz wurde der Klaganspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Es wurde als erwiesen angesehen, daß dem zweiten Steuermanne W. der „Northenden“ ein Versehen bei Ausführung der Schwoiens zur Last falle, während die an sich ungehörige Lage des Leichters mit der Kollision in keinem ursächlichen Zusammenhang gestanden habe. Dementgegen nahm das Berufungsgericht an, daß den Leichterführer v. S. eine Mitschuld an dem Zusammenstoße treffe. Es wies auf Grund des § 735 Abs. 2 H.G.B. die Haftung für den Schiffschaden nach Maßgabe des Schuldanteiles zu 60 Prozent der „Northenden“, zu 40 Prozent dem Leichter zu und verteilte nach eben diesem Verhältnisse auch die Haftung für den Ladungsschaden.

Die Klägerin legte Revision ein, und der Beklagte schloß sich dem Rechtsmittel an, aber beide Teile nur gegen die Entscheidung über den Ladungsschaden, die Klägerin, um eine Verurteilung des Beklagten zum vollen Erfasse, der Beklagte, um eine Herabminderung seiner Verurteilung auf 50 Prozent zu erreichen.

Revision und Anschließung sind zurückgewiesen worden aus den folgenden

#### Gründen:

... „Angefochten ist nur, daß auch der Ladungsschade in diesem gleichen Verhältnisse verteilt worden ist. Die Revision der Klägerin verlangt, daß dieser Schade ganz der Rhederei der „Northenden“ zugewiesen werde, während der Beklagte mit seiner Anschließung die gleichheitliche Verteilung, je zu 50 Prozent, fordert. Weder die Revision, noch die Anschließung kann Erfolg haben. Zutreffend geht die Vorinstanz davon aus, daß der § 735 Abs. 2 H.G.B. (bezw. der § 92 des Binnen-Schiffahrtsgesetzes) nur das Verhältnis der beiden Rheder

oder Schiffseigner unter sich im Auge habe, während der Eigentümer der Ladung als solcher für das Verschulden der Schiffsbefazung in keiner Weise hafte, vielmehr ihm die Rheder oder Eigner der kollidierenden Schiffe aus dem Verschulden ihrer Schiffsbefazung für den ganzen Ladungsschaden als Gesamtschuldner aufzukommen hätten.

Vgl. Entsch. des R.D.F.G.'s Bd. 13 S. 113; Wolze, Pragis Bd. 5 Nr. 373.

Das Berufungsgericht will an dieser Unterscheidung auch festhalten für den Fall, wo, wie hier, der aus der Kollision mithaftbare Schiffseigner zugleich Eigentümer der Ladung ist. Es führt aus, daß das Schiffsvermögen und das übrige Vermögen der Klägerin als zwei selbständige Vermögenskomplexe auseinander zu halten seien, und daß zwischen diesen Vermögenskomplexen, obgleich sie derselben Person zuständen, doch gegenseitig Ansprüche und Verpflichtungen bestehen könnten. Auf dieser Grundlage ist das Berufungsgericht der Ansicht, daß die Klägerin, die sich selbst und die Rhederei der „Northenden“ als Gesamtschuldner habe, an sich nicht gehindert sei, ihren ganzen Ladungsschaden von dem für die Rhederei bürgenden Beklagten einzufordern, daß sie aber in Konsequenz ihres zwiespaltigen Rechtsverhältnisses als Ladungseigentümerin und sich selbst haftender Schiffseignerin die Einrede des Beklagten sich müsse gefallen lassen, daß sie von dieser Befugnis insoweit keinen Gebrauch machen dürfe, als sie das Schiffsvermögen, mit dem sie sich selber hafte, bereits zu freier Verfügung besitze, und die darin ohne weiteres liegende Deckung ihres Ladungsschadens nicht von der Hand weisen und verleugnen könne. Das Berufungsgericht führt weiter aus, daß für das Verhältnis zwischen der Klägerin und der Rhederei der „Northenden“ als Gesamtschuldnern für den Ladungsschaden die gleichheitliche Teilung nach § 426 Abs. 1 B.G.B. ausgeschlossen sei, weil im Sinne dieser Vorschrift der auf Grund des § 735 Abs. 2 B.G.B. ergangene richterliche Ausspruch über die Teilung der Schadensersatzpflicht als die auch für die Regelung der Ausgleichungsansprüche maßgebende „andere Bestimmung“ zu gelten habe. Deshalb könne der Beklagte auch rücksichtlich des Ladungsschadens nicht für mehr als 60 Prozent in Anspruch genommen werden, einerlei ob die Klägerin für die von ihr selbst zu tragenden 40 Prozent dieses Schadens in ihrem eigenen Schiffsvermögen volle Deckung finde, oder einen Ausfall erleide.

Die Revision macht gegen diese Ausführungen geltend, die Annahme des Berufungsgerichtes, daß die Klägerin wegen ihres Ladungsschadens anteilig bereits dadurch befriedigt sei, daß sie ihr Schiffsvermögen, mit dem sie sich selber hafte, zu ihrer freien Verfügung besitze, treffe schon deshalb nicht zu, weil über den Wert dieses Schiffsvermögens nichts festgestellt sei. Auch bestreitet die Revision, daß in den Fällen der §§ 735 Abs. 2. 486 Ziff. 3 H.G.B. der Grundsatz des § 426 H.G.B. über die Haftung der Gesamtschuldner unter sich Anwendung finde.

Diese Angriffe können nicht für erheblich angesehen werden. Im Ergebnisse ist vielmehr der Ansicht des Oberlandesgerichtes beizutreten, daß die Klägerin auch für ihren Ladungsschaden nicht mehr als den Ersatz von 60 Prozent zu fordern berechtigt ist. Es kann dahingestellt bleiben, ob es gerechtfertigt war, die auch für die Verhältnisse der Binnenschifffahrt in mancherlei Beziehungen rechtserhebliche Unterscheidung zwischen Schiffsvermögen und anderem Vermögen zur Unterlage für einen Schadenersatzanspruch der Klägerin gegen sich selbst zu machen und die entscheidende Frage vom Standpunkte des Gesamtschuldverhältnisses aus zu lösen, oder ob nicht die in dem Urteile des erkennenden Senates vom 2. September 1899,

Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 45 S. 50 flg.,

dargelegten Gründe auch in dem vorliegenden Falle dahin führen müßten, daß man einen Schadenersatzanspruch der Klägerin als Ladungseigentümerin gegen sich selbst als Schiffseignerin nicht anerkennen dürfe. Die vom Oberlandesgerichte zu Grunde gelegte Konstruktion ist weder erforderlich, noch könnte darauf ein abweichendes Ergebnis gestützt werden. Wenn auch die Begrenzung des Schadenersatzanspruches nach Maßgabe des beiderseitigen Verschuldens der Schiffsbesatzung auf Grund des § 735 Abs. 2 H.G.B. — wie schon früher die Schuldkompensation nach Art. 737 A.D.H.G.B. — nicht für das Verhältnis der Rheder zu den beschädigten Ladungsbeteiligten gilt, so gilt sie doch im Verhältnisse der Rheder oder Schiffseigner untereinander im vollen Umfange. Wird infolge einer von der Schiffsbesatzung beider Schiffe verschuldeten Kollision der eine Rheder (Schiffseigner) einem Ladungseigentümer ersatzpflichtig, so gehört auch dies in dem Verhältnisse der beiden Rheder (Schiffseigner) untereinander zu demjenigen Schaden, über welchen nach dem angeführten

§ 735 Abs. 2 zu entscheiden ist, ob und in welchem Umfange er ersetzt werden muß. Wäre im vorliegenden Falle nicht die Klägerin, sondern ein Dritter Eigentümer der Ladung gewesen, und hätte dieser Dritte die Klägerin, wozu er aus deren Haftung für das Verschulden ihres Reicherschiffers befugt gewesen, wegen seines ganzen Schadens in Anspruch genommen, so liegt auf der Hand, daß die Klägerin von dem Beklagten für diesen Schaden Ersatz nach Maßgabe, aber auch nur nach Maßgabe des auf Grund des § 735 Abs. 2 festgestellten Umfanges der Ersatzpflicht würde haben fordern können. Daran wird dadurch nichts geändert, daß die Klägerin selbst die Ladungseigentümerin war und deshalb zwar nicht durch Ersatzpflicht an sich selbst, aber unmittelbar durch Verlust der Ladung den Schaden erlitten hat. In der Entscheidung, daß nach Maßgabe des beiderseitigen Verschuldens der Schiffsbesatzung der Beklagte für den von ihm vertretenen Dampfer „Northenden“ bloß 60 Prozent des durch den Zusammenstoß verursachten Schadens zu tragen habe, liegt zugleich die — vom Berufungsgerichte auch ausdrücklich ausgesprochene — Entscheidung, daß der weitere Schade von der Klägerin zu tragen sei. Wenn die Klägerin von dem formellen Standpunkte aus, daß sie Ladungseigentümerin gewesen, den ganzen Wert der Ladung ersetzt verlangt, so kann ihr der Beklagte mit Recht entgegen, daß sie als Schiffseignerin ihm 40 Prozent davon wieder erstatten müßte.

Vgl. Kommissionsbericht über den Entwurf eines Handelsgesetzbuches zu § 727 (§ 735 des Gesetzes) S. 129, bei Mugdan, Die gesamten Materialien II Bb. 6 S. 642; Ehrenberg, Beschränkte Haftung § 40 unter 5, S. 237/238.

Demnach kann es auch nicht darauf ankommen, ob die Klägerin in ihrem Schiffsvermögen für die 40 Prozent des Ladungswertes Deckung findet, oder nicht. Denn für sie als Schiffseignerin handelt es sich nicht um eine positive Ersatzleistung, wofür allein die Beschränkung der Haftung in Betracht kommen könnte, sondern nur darum, daß sie für einen Teil ihres Schadens keinen Ersatz erhält.

Bei diesem Ergebnisse muß auch der Angriff des Beklagten als verfehlt erscheinen. Wenn er mit der Anschließung die gleichzeitige Teilung des Ladungsschadens verlangt, so könnte dieses Begehren jedenfalls nur vom Standpunkte eines Gesamtschuldverhältnisses aus in Betracht kommen, das zwischen der Rhederei der „Northenden“

und der Klägerin als Schiffseignerin anzunehmen wäre. Mit der Ablehnung dieses Standpunktes verliert auch die Anschließung ihre Grundlage. Aber auch wenn ein solches Gesamtschuldverhältnis angenommen wird, wie es das Berufungsgericht getan hat, so könnte die Anschließung dennoch keinen Erfolg haben. Denn darin würde der Vorinstanz, entgegen den Ausführungen der Anschließung, unbedenklich beizutreten sein, daß in dem richterlichen Ausspruche über die Teilung des Kollisionsschadens zugleich eine Bestimmung des Ausgleichungsverhältnisses zwischen den beiden Gesamtschuldnern zu finden wäre. Es ist nicht abzusehen, warum der § 426 Abs. 1 B.G.B., der die gleichheitliche Verteilung nur für den Fall ausspricht, daß „nicht ein anderes bestimmt ist“, die Berücksichtigung eines solchen, auf die gesetzliche Vorschrift des § 735 Abs. 2 B.G.B. gestützten Ausspruches über die Schadensteilung ausschließen sollte.“ . . .