

48. Begründet die Rettung eines Binnenschiffes aus einer Schiffsfahrtsnot auch dann einen Anspruch auf Hilfslohn, wenn die Rettung von einem anderen Schiffe desselben Eigentümers bewirkt wird? Welche Bedeutung kommt in diesem Falle einem Vertrage zu, der zwischen den Führern der beiden Schiffe über die Rettung und ihre Belohnung abgeschlossen ist?

B.Sch.G. §§ 93. 94. 97. 102.

H.G.B. §§ 740. 744. 751. 754. 819. 834.

I. Zivilsenat. Urf. v. 30. Mai 1904 i. S. B. (Rl.) w. D.-A. Verf.-Gesellsch. (Wekl.). Rep. I 53/04.

- I. Landgericht Hamburg, Kammer für Handelsfachen.
- II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Kläger war Eigentümer zweier Flußschlepper, „Lima“ und „Gertha“.

Am 11. Februar 1901 schleppte die „Lima“ bei schwerem Eisgange den Dampfer „Allegro“, der wegen eines Maschinenschadens nicht manövrierfähig war, von Brunsbüttel nach Hamburg. Unweit Stabe wurde auch die „Lima“ selbst manövrierunfähig, indem der Schaft am Hintersteven brach, und die Schiffschraube verloren ging. Der Anker wurde ausgeworfen, hielt aber nicht. Beide Schiffe kamen ins Treiben und in die Gefahr, auf Sandbänke zu geraten.

Inzwischen kam die „Hertha“ mit einem nach Ipehoe bestimmten Leichter elbabwärts. Die drei Schiffsführer unterhandelten miteinander, und nachdem sowohl der „Allegro“ als auch die „Lima“ der „Hertha“ einen Hilfslohn von je 4500 *M* zugesichert hatten, übernahm diese die Rettung beider Fahrzeuge. Sie brachte zunächst ihren Leichter in der Mündung der Schwinge in Sicherheit, nahm alsdann den „Allegro“ und die „Lima“ ans Tau und brachte beide zurück nach Hamburg.

Der Kläger hatte die „Lima“ bei der Beklagten versichert und forderte von dieser die Bezahlung des Hilfslohnes von 4500 *M*, sowohl auf Grund des Abkommens zwischen den beiden Schiffsführern, als auch als angemessenen Hilfslohn.

Die Beklagte bestritt, daß ein Hilfslohnfall vorliege, und daß der Kläger für die Dienste, die er mit einem ihm selbst gehörigen Schiffe einem anderen ihm gehörigen Schiffe geleistet habe, Ersatz fordern könne. Der Vertrag der Schiffsführer, die beide in des Klägers Diensten ständen, sei nicht ernstlich gemeint und eventuell nach § 138 Abs. 2 B.G.B. nichtig. In zweiter Linie wurde geltend gemacht, daß die geforderte Summe stark überseht sei.

Nach Vernehmung dreier Zeugen und eines Sachverständigen verurteilte das Landgericht die Beklagte zur Zahlung von 4500 *M*. Auf die Berufung der Beklagten wies das Oberlandesgericht zunächst durch Zwischenurteil die Begründung des Klagenanspruches auf den zwischen den Führern der Dampfer „Hertha“ und „Lima“ abgeschlossenen Vertrag über Hilfslohn zurück. Demnächst wurde durch Endurteil die Verurteilung der Beklagten nur für einen Betrag von 600 *M* aufrecht erhalten, der Kläger aber mit der Mehrforderung abgewiesen.

Auf die Revision des Klägers verurteilte das Reichsgericht die Beklagte im ganzen zur Zahlung von 1500 *M*, hielt die Abweisung der Klage für 2700 *M* aufrecht und wies wegen 300 *M* die Sache in die Berufungsinstanz zurück.

#### Gründe:

„Die Parteien streiten nicht darüber, daß die Beklagte auf Grund der von ihr übernommenen Versicherung des Schleppers „Lima“ verpflichtet sein würde, dem Kläger einen Hilfslohn zu ersetzen, der zur Rettung des Schleppers aus einer Schiffsfahrtsgefahr aufgewendet werden mußte oder doch nach §§ 97. 102 Biff. 3 B.Sch.G. sich als

eine auf dem Schlepper lastende Schiffsschuld darstellen würde. Beanstandet wird der Klagenanspruch nur mit Rücksicht darauf, daß es der Schiffseigner der „Lima“ selbst ist, der mit der ihm ebenfalls gehörigen „Gertha“ die Hilfe geleistet hat. Die Beklagte führt aus, daß der Eigentümer eines Binnenschiffes durch die Hilfe, die er mit diesem Schiffe einem anderen, ihm ebenfalls gehörigen Schiffe leiste, nicht ein Forderungsrecht gegen sich selbst erwerben könne. Dem ist das Oberlandesgericht beigetreten. Es hat nur insofern einen Anspruch des Klägers aus der Versicherung anerkannt, als der Kläger wirkliche Aufwendungen zur Rettung der „Lima“ gemacht habe. Denn nach § 819 H.G.B. sei er auf Grund des Versicherungsvertrags verpflichtet gewesen, für die Rettung des versicherten Schiffes tulischst zu sorgen, und die hierfür aufgewendeten Kosten seien ihm nach § 834 Ziff. 3 H.G.B. vom Versicherer zu ersetzen. Während demnach, wie das Oberlandesgericht ausdrücklich feststellt, der Lohn, der dem Schiffe eines anderen Eigentümers für die der „Lima“ geleistete erfolgreiche Hilfe nach den in § 94 Abs. 4 B.Sch.G. näher angegebenen Gesichtspunkten zuzubilligen sein würde, auf 1500 bis 1800 *M* zu schätzen sei, sind dem Kläger nur 600 *M* zugesprochen, nämlich 150 *M* für den Nachteil, den er durch die Unterbrechung der Schleppfahrt des Reichters, den die „Gertha“ in der Schwinge unterbrachte, erlitten habe, und 450 *M* für Kohlenverbrauch, Abnutzung der Maschine und Mannschaftslöhnung.

Soweit sie zuungunsten des Klägers lautet, ist diese Entscheidung rechtlich unhaltbar.

Für das Seerecht ist durch das Urteil des Reichsgerichts vom 6. Juli 1892 (Entsch. des R.G.'s in Zivils. Bd. 32 S. 4 flg.) anerkannt, daß dem Reeder eines Schiffes, durch dessen Hilfe ein in Seenot geratenes anderes Schiff desselben Reeders gerettet ist, ein Anspruch auf Hilfslohn zusteht, und daß der Reeder des geretteten Schiffes für den Hilfslohn, der ihm als Reeder des rettenden Schiffes gebührt, vom Versicherer des geretteten Schiffes Ersatz verlangen kann. Die dem früheren Handelsgesetzbuche entnommenen Rechtsätze, mittels deren dieses Ergebnis gewonnen ist, sind unverändert in das jetzt geltende Handelsgesetzbuch übergegangen. Die Tatsache der Bergung und Hilfeleistung begründet unabhängig von einem Vertrage nach § 740 einen Rechtsanspruch. Die „dritten Personen“, von denen

dieser Paragraph spricht, deuten nur auf den Gegensatz zur Besatzung des nothleidenden Schiffes. Der aus der Vergütung oder Hilfeleistung entstehende dingliche Anspruch gegen das Schiffsvermögen (§§ 751, 754 Ziff. 4 H.G.B.) als gegen ein Sondergut des Reeders kann nach Analogie der Eigentümerhypothek und der Einlösung des Bodmereibriefes durch den Reeder sehr wohl auch dem Reeder selbst zustehen. Ohne Zulassung eines rechten Verge- und Hilfslohnanspruches würde der Reeder unter Umständen kein Interesse daran haben, die Existenz eines zweiten Schiffes an das gefährdete erste Schiff zu wagen; der Anreiz zu solcher Rettung aber ist der Beweggrund für die gesetzliche Aufstellung des Anspruches und für die Ausgestaltung des Rechtsinstitutes als gewagtes Geschäft auf egoistischer Grundlage. Mit der Zulassung des Anspruches ergibt sich aber auch ohne weiteres die Haftung des Kasoversicherers, da für das Versicherungsverhältnis die verschiedenen Sondervermögen der mehreren Schiffe eines Eigentümers in ihrem getrennten Bestande zu betrachten sind. Aus den §§ 819, 834 Ziff. 3 H.G.B. etwas anderes ableiten zu wollen ist rechtsirrtümlich, weil eine Scheidung der nach § 744 im Verge- oder Hilfslohn stehenden verschiedenen Elemente unzulässig und willkürlich ist, und demnach die in § 834 Ziff. 3 erwähnten „Kosten“ den ganzen Hilfslohn umfassen würden. Die angezogenen Bestimmungen des Seeverversicherungsrechtes passen aber hier überhaupt nicht, weil sie sich nur auf pflichtmäßige Rettungsmaßnahmen beziehen, der Versicherte aber dem Versicherer gegenüber nicht verpflichtet ist, ein gewagtes Geschäft mit einem anderen Schiffe zu machen und dieses aufs Spiel zu setzen, um das versicherte Schiff zu retten.

Nach dem Reichsgesetze über die Verhältnisse der Binnenschifffahrt aber ist der Anspruch auf Verge- und Hilfslohn — abgesehen von nebensächlichen, hier nicht weiter in Betracht kommenden Abweichungen — ebenso geregelt und ausgestaltet, wie im Handelsgesetzbuche für die Verhältnisse der Seeschifffahrt. Die Tatsache der Rettung begründet nach § 93 den Anspruch. Er wird seinem Betrage nach aus den gleichen Gesichtspunkten bestimmt (§ 94 Abs. 4), hat dinglichen Charakter (§ 100) und gewährt die Rechte eines Schiffsgläubigers an dem durch das Flußschiff repräsentierten Sondervermögen (§§ 97, 102 Ziff. 3). Wie das Reichsgericht durch Urteil vom 2. Dezember 1899 (Entsch. des R.G.'s in Zivilf. Bd. 45 S. 50 flg.) bereits

ausgesprochen hat, ist daher ebenfalls für das Recht der Binnenschifffahrt anzuerkennen, daß dem Schiffseigner, der sein Schiff mit einem anderen ihm gehörigen Fahrzeuge aus einer Schifffahrtsnot rettet (§ 93 Abs. 2), ein Hilfslohnanspruch zusteht.

Die angefochtene Entscheidung ist demnach insofern fehlerhaft, als sie bei dem Erfaganspruche des Klägers zwischen Aufwendungen im engeren Sinne und eigentlichem Hilfslohne unterscheidet. Diese Unterscheidung ist in Wegfall zu bringen, und da das Oberlandesgericht bereits ausgesprochen hat, daß für die geleistete Rettung nach § 94 V.Sch.G., wenn der Kläger nicht selbst auch Eigentümer des geretteten Schiffes wäre, ein Hilfslohn von 1500 bis 1800 *M* angemessen sein würde, gegen diese Annahme auch Bedenken nicht obwalten, so kann durch Zubilligung des genannten geringeren Betrages sogleich in der Sache selbst erkannt werden. Ob innerhalb des Spielraumes, den diese Schätzung läßt, dem Kläger noch mehr zuzusprechen ist, muß allerdings einer weiteren Entscheidung des Oberlandesgerichts überlassen bleiben.

Unbedenklich zuzustimmen aber ist dem Oberlandesgericht darin, daß der „Vertrag“ über die Vornahme und über die Belohnung der Rettung, der zwischen den Führern der beiden dem Kläger gehörigen Schiffe „Hertha“ und „Vima“ abgeschlossen worden ist, rechtlich ohne Bedeutung und insbesondere außerstande ist, den Ansprüchen des Klägers aus dem Versicherungsvertrage eine selbständige Stütze, namentlich auch in bezug auf die Höhe des Hilfslohnes, zu gewähren. Subjekt der Rechte und Pflichten, die aus einem Vertrage erwachsen, den der Schiffer innerhalb seiner gesetzlichen Vertretungsmacht abgeschlossen hat, ist stets der Reeder oder Schiffseigner, auch dann, wenn er für die Obliegenheiten aus dem Vertrage nicht „persönlich“, sondern nur mit Schiff und Fracht einzustehen hat. Nur als Vertreter des Reeders oder Schiffseigners handelt der Schiffer innerhalb des Bereiches seiner Vollmacht. Da aber niemand mit sich selbst einen Vertrag abschließen kann, ist es auch rechtlich unmöglich, einer Verabredung zwischen zwei Vertretern desselben Rechtssubjektes die Bedeutung eines rechtlich bindenden Vertrages beizulegen. Und dies ist auch für den Fall anzuerkennen, daß die Vertreter durch ihre Rechtshandlungen nicht das Gesamtvermögen des Vertretenen, sondern nur verschiedene Sonderbestandteile aus diesem Vermögen obligieren können,

wie es nach See- und Binnenschiffahrtsrecht beim Schiffer zutrifft. Wenn das Gesetz diese Sondervermögen auch selbständig abgrenzt, und wenn in beschränktem Umfange anzuerkennen ist, daß auch dem Inhaber selbst ein Anspruch gegen das Sondervermögen zustehen kann, so bildet doch dies schon eine Ausnahme, die nur aus der besonderen Natur des betreffenden Anspruchs abgeleitet werden kann. Vgl. die Ausführungen in dem bereits angeführten Urteile Entsch. a. a. D. Bd. 45 S. 54 u. 55, wo trotz der Einräumung eines Anspruchs auf Hilfslohn ein Anspruch aus einem Zusammenstoße zwischen zwei Schiffen desselben Reeders oder Schiffseigners versagt worden ist. Für die Anerkennung der Rechtswirksamkeit von Verträgen zwischen dem Reeder oder Schiffseigner einerseits und seinem durch das Schiff dargestellten Sondervermögen andererseits lassen sich schon im allgemeinen weder Gründe der Billigkeit, noch sonstige aus legitimen Interessen abgeleitete Gesichtspunkte anführen. Völlig aber fehlen solche Gesichtspunkte in dem hier vorliegenden Falle, wo es sich um ein Abkommen zwischen zwei Schiffsführern desselben Schiffseigners über den Betrag einer Lohnforderung handelt, für deren angemessene Bestimmung das Gesetz selbst die nötige Handhabe bietet.“