

102. Zur Auslegung des § 702 H.G.B. und des § 254 B.G.B.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 24. Februar 1906 i. S. C. u. Gen. (Bell.) w.  
Olb. Gl. Akt.-Ges. (Al.). Rep. I. 349/05.

I. Landgericht Ulrich.

II. Oberlandesgericht Celle.

Die Klägerin hatte die Reeder des Schuners „Minister Camphausen“ auf Bezahlung einer hier nicht weiter interessierenden, an sich un-  
streitigen Forderung verklagt. Die Beklagten machten aufrechnend  
und widerklagend eine Gegenforderung geltend auf Berichtigung von

Beiträgen zu einer großen Haverei, die ihnen die Klägerin als Eigentümerin einer in dem Schuner verfrachteten Ladung leerer Glasflaschen schulden sollte. Der Schuner war nämlich, nachdem er diese Ladung in Oldenburg eingenommen und die Frachtreise nach London angetreten hatte, schon auf der Hunte mit einem Schleppzuge in Kollision geraten und dann, um die erlittenen Schäden ausbessern zu können, nach Oldenburg als Nothafen zurückgekehrt. Die Kosten, die durch das Anlaufen des Nothafens und den Aufenthalt daselbst erwachsen, waren in der Havereirechnung auf Schiff, Fracht und Ladung verteilt. Die Klägerin wandte ein, daß der Führer des Schuners, Kapitän Br., den Zusammenstoß durch Vernachlässigung seiner Dienstpflichten schuldhaft herbeigeführt habe, so daß die Beklagte nach § 702 H.G.B. von ihr eine Vergütung für die zur Abwendung der gemeinsamen Gefahr aufgewendeten Kosten nicht fordern könne. Das Oberlandesgericht erachtete diesen Einwand für bewiesen und für rechtlich durchgreifend. Es wurde hierauf in der Revisionsinstanz an sich nicht zurückgegriffen.

Die Revision erstreckte sich ausschließlich auf die Beurteilung einer Replik, die die Beklagten der auf § 702 H.G.B. gestützten Einrede der Klägerin entgegengesetzt hatten. Diese Replik war darauf gegründet, daß der Schlepper „Bremerhaven“, mit dessen Anhang der Schuner den Zusammenstoß gehabt hatte, der die gemeinsame Gefahr für Schiff und Ladung herbeiführte, im Eigentum der Klägerin gestanden habe, und daß den Führer des Schleppers ebenfalls eine Schuld an dem Zusammenstoße treffe, die die Schuld des Kapitän Br. mindestens aufwiege.

Das Weitere ergibt sich aus den

Gründen:

... „Das Berufungsgericht erklärt diesen Einwand“ (d. h. die soeben erwähnte Replik) „für unerheblich. Nach § 702 Absf. 2 und 3 werde der Vergütungsanspruch der Reeder durch die Schuld des Schiffers Br. hinfällig. Sollte auch den Führer des „Bremerhaven“ eine Mitschuld an dem Zusammenstoße treffen, so stehe doch den Beklagten nicht etwa die Vorschrift des § 735 Absf. 2 H.G.B. zur Seite, da es sich hier nicht um einen Anspruch auf Ersatz des dem Schiffe und seiner Ladung durch den Zusammenstoß zugefügten Schadens handele. Ebenso wenig könne von einer Unwendbarkeit des § 254 B.G.B. die Rede sein. Diese Bestimmung habe zur Voraussetzung, daß dem

Beschädigten eine ersatzpflichtige Partei gegenüberstehe, die den Einwand eines mitwirkenden Verschuldens des Beschädigten erhebe. Im vorliegenden Falle fehle es an einer Ersatzpflicht der Klägerin (§ 702 Abs. 2), und der Einwand der Mitschuld werde nicht dem Geschädigten entgegengesetzt, sondern von ihm selbst gegenüber dem anderen Teile erhoben. Auch ergebe sich daraus, daß zwar der § 735 H.G.B. gegenüber dem früheren Art. 737 eine abweichende Fassung erhalten habe, nicht aber auch der § 702 gegenüber dem früheren Art. 704, daß der Gesetzgeber den im § 254 B.G.B. aufgestellten Grundsatz der Schadenseilung zwar auf die Schadenersatzansprüche aus Schiffszusammenstößen, nicht aber auf die Vergütungsansprüche aus großer Haverei angewendet wissen wolle.

Die Revision hält diese Ausführung für rechtsirrig. Der Bestimmung des § 254 B.G.B. komme allgemeine Bedeutung zu. Die Nichtaufnahme einer dem § 254 entsprechenden Regel in den Titel über die große Haverei stehe nicht entgegen. Der § 735 Abs. 2 H.G.B. sei von der Reichstagskommission eingefügt und bestimme nur, was aus § 254 B.G.B. ohnehin folgen würde.

Der Angriff kann keinen Erfolg haben.

Das Oberlandesgericht und die Revision unterstellen als selbstverständlich, daß die angebliche Mitschuld der Besatzung des Schleppers „Bremerhaven“ an dem Zusammenstoße des Leichters „Tertia“ mit dem „Minister Camphausen“ sich als Verschulden eines „Beteiligten“ im Sinne des § 702 H.G.B., d. h. eines an der großen Haverei Beteiligten, darstellen würde. Gegen diesen Ausgangspunkt der beklagten Replik bestehen jedoch bereits Bedenken. Denn wenn man auch die Schuld der Besatzung des „Bremerhaven“ nach Maßgabe der §§ 485, 486 H.G.B. der Klägerin als dem Reeder dieses Schiffes ohne weiteres zurechnen wollte, so käme doch immer noch in Betracht, daß der Reeder des „Bremerhaven“ als solcher an der großen Haverei des „Ministers Camphausen“ ganz unbeteiligt ist. Beteiligt an dieser Haverei ist die Klägerin nur, weil sie Verfrachter und Eigentümer der Ladung war, die der „Minister Camphausen“ nach England bringen sollte. An sich erscheint es für die große Haverei als ein rein zufälliger Umstand, daß der Ladungseigentümer zugleich Reeder des fremden Schiffes ist, dem eine Mitschuld an dem Zusammenstoße, der die gemeinsame Gefahr für das befrachtete Schiff und dessen Ladung

herbeigeführt hat, beigegeben wird. Zunächst würde daher die Frage eine Beantwortung erheischen, ob als Schuld des beteiligten Ladungseigentümers im Sinne des § 702 nicht nur eine Pflichtveräußerung in bezug auf die Obliegenheiten aus dem Frachtvertrage, die ihn mit Rücksicht auf die bestehende Gefahrgemeinschaft treffen, also z. B. ein Verstoß gegen § 563 H.G.B., in Betracht kommen kann.

Die Lage des Falles läßt es indes nicht als erforderlich erscheinen, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. Denn die Replik der Beklagten erscheint auch in dem Falle als unbegründet, wenn man davon ausgeht, daß die Schuld der Besatzung des Schleppers an dem Zusammenstoße rechtlich als Schuld des Befrachters des „Ministers Camphausen“ zu gelten hat.

Nach § 702 Abs. 1 H.G.B. soll die Anwendung der Vorschriften über die große Haverei dadurch nicht ausgeschlossen werden, daß die Gefahr infolge des Verschuldens eines Dritten oder auch eines Beteiligten herbeigeführt ist. Abs. 2 setzt aber zwei Rechtsnachteile gegen den Beteiligten fest, dem ein solches Verschulden zur Last fällt, wobei dann nach Abs. 3 der Reeder die Folgen des Verschuldens der Schiffsbesatzung zu tragen hat. Erstens soll dieser Beteiligte wegen des ihm entstandenen Schadens keine Vergütung fordern können, und zweitens soll er den Beitragspflichtigen für den Verlust verantwortlich sein, den sie dadurch erleiden, daß der Schaden als große Haverei zur Verteilung kommt. Der zweite Satz kommt im vorliegenden Falle nicht in Betracht. Die Beklagten haben die Schäden und Unkosten, die durch die Rettungsmaßregeln erwachsen sind, allein getragen und fordern hierfür von der Klägerin einen Beitrag. Sie erleiden durch die Verteilung des Schadens als großer Haverei also keinen Verlust, sondern würden davon nur Vorteil haben. Demnach steht jetzt auch nicht zur Erörterung, ob auf dem Boden des zweiten Satzes Raum für die Anwendung der Regel des § 254 H.G.B. wäre.

Auf dem Boden des ersten Satzes aber muß mit dem Oberlandesgericht unbedenklich angenommen werden, daß in der Tat kein Raum für die Anwendung dieser Regel ist. Das Gesetz spricht dem Beteiligten, der die gemeinsame Gefahr schuldhaft herbeigeführt hat, den Anspruch auf die Vergütung nach dem eigentümlich ausgestalteten Verteilungsgrundsätze der großen Haverei unbedingt ab. Die Vorteile des Verteilungsrechtes sollen nur einem Beteiligten zugute kommen,

der an der gemeinsamen Gefahr schuldlos ist. Der Gedanke, daß diese Vorteile deswegen zu seinen Gunsten ganz oder teilweise wieder aufleben sollten, weil auch einen anderen Beteiligten eine Schuld an der Herbeiführung der Gefahr trifft, liegt dem Gesetze völlig fern. Er kann auch aus dem § 254 B.G.B. nicht abgeleitet werden. Mit Recht hebt das Oberlandesgericht hervor, daß hier von einer Mitschuld „des Beschädigten“ gar nicht die Rede sein kann. Beschädigt sind die Beklagten selbst; sie wollen aber eine Mitschuld des Ersazpflichtigen beweisen. Daher liegt auch eine Analogie mit dem Satze, den der Senat am Schlusse der Entscheidung vom 26. September 1903 (Entsch. Bd. 55 S. 321) anerkannt hat, nicht vor. Zu einem anderen Ergebnisse ließe sich nur gelangen, wenn man den Rechtsatz aufstellen wollte, daß jedes Verschulden, woraus Rechtsfolgen für einen anderen abgeleitet werden, durch ein mitwirkendes Verschulden des anderen entkräftet oder gemindert wird. Ein solcher Rechtsatz aber besteht nicht und kann auch aus § 254 B.G.B. nicht abgeleitet werden.

Auch Billigkeitsgründe stehen der Auffassung der Revision nicht zur Seite. Es besteht kein Bedürfnis, dem Reeder oder dem Ladungsbeteiligten, der unter Voraussetzungen, die einen Fall gemeinschaftlicher Haverei darstellen, Schäden erlitten hat, wenn er oder Personen, für die er zu haften hat, die Gefahr schuldhaft herbeigeführt haben, wenigstens dann den Vergütungsanspruch zuzugestehen, wenn der andere Beteiligte auch in Schuld ist. Denn wenn diese Voraussetzung zutreffen sollte, werden dem Geschädigten regelmäßig andere und weitergehende Ansprüche zu Gebote stehen, mit denen er — außerhalb des Rechts der großen Haverei und unabhängig von dem durch sie begründeten Verteilungsmaßstabe — einen dem Grade des beiderseitigen Verschuldens entsprechenden Ausgleich seiner Schäden von dem anderen Teile erzielen kann. Im vorliegenden Falle hätten die Beklagten, wenn der Zusammenstoß sowohl durch Verschulden der Besatzung ihres Schiffes, wie durch Verschulden der Besatzung des „Bremerhaven“ verursacht war, mittels einer Klage aus § 735 Abs. 2 H.G.B. sich für die Schäden, die sie in die Havereirechnung eingestellt haben, weil sie sich zugleich als durch den Zusammenstoß verursachte Schäden darstellen, nach dem Maßstabe von der Klägerin Ersaz verlangen können, der der Regel des § 254 B.G.B. entsprochen hätte.

Das letztere verkennt die Revision nicht. Sie gründet darauf

sogar den weiteren Angriff, daß dieser Gesichtspunkt eventuell vom Berufungsgerichte zugunsten des streitigen Gegenanspruchs der Beklagten hätte verwertet werden müssen. Diese Beschwerde aber ist aus prozessualen Gründen verfehlt. Einen Anspruch auf Schadenersatz aus einem Schiffszusammenstoße haben die Beklagten in den Instanzen weder aufrechnend, noch widerklagend geltend gemacht. Geltend gemacht ist ausschließlich ein rechtlich und tatsächlich von ganz anderen Voraussetzungen abhängiger Anspruch auf Vergütung verteilungsfähiger Schäden und Unkosten in großer Haverei. Und die angebliche Schuld des Schleppers „Bremerhaven“ an der Beschädigung des Schuners haben die Beklagten lediglich in dem Zusammenhange verwertet, daß damit die von ihnen zu vertretende Schuld ihres Schiffers wettgemacht und ausgeglichen werde, so daß ihr Anspruch auf Vergütung nach den Regeln der großen Haverei trotz § 702 Bestand behalte. Es lag daher außerhalb der Aufgabe des Berufungsgerichts, darüber zu befinden, ob die Beklagten die in die Havereirechnung gebrachten Kosten unter dem Gesichtspunkte des Schadenersatzes für den Schiffszusammenstoß von der Klägerin ganz oder teilweise erstattet verlangen können. Ein solcher Anspruch ist von den Beklagten nicht erhoben und ihnen durch das Berufungsurteil daher auch nicht aberkannt.“ . . .