

41. Zur Frage der Doppelversicherung nach § 788 HGB. (Fassung vom 10. Mai 1897).

I. Zivilsenat. Ur. v. 30. Januar 1911 i. S. E. Nachf. (Kl.) w. Versicherungs-Gesellschaft Globus (Bell.). Rep. I. 24/10.

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

Am 30. März 1906 fand im Hamburger Hafen zwischen einem fremden Dampfer und einer im Lau des klägerischen Schleppers „Alwine“ befindlichen Schute ein Zusammenstoß statt, wobei die Schute und ihre Ladung beschädigt wurden. Der Kläger wurde in einem Vorprozesse verurteilt, den an der Ladung entstandenen Schaden gemäß den Frachtbedingungen der Hamburg-Altonaer Ewerführer-Baase zu ersetzen. Die damaligen Kläger waren Bessionare der Ladungseigentümer. Ein vertragliches Verhältnis zwischen ihnen und dem jetzigen Kläger lag nicht vor, da die Frachtverträge von Speditoren im eigenen Namen geschlossen waren. Die Verurteilung war lediglich auf § 3 BinnSchiffGef. gestützt.

Zur Zeit des Unfalls war die „Alwine“ nach den Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 zur Höhe von 23000  $\mathcal{M}$  versichert, und zwar zu je einem Drittel bei der Versicherungs-Aktiengesellschaft Rhénania, bei der Oberrheinischen Versicherungsgesellschaft und bei der Versicherungsgesellschaft Globus. Die Versicherung umfaßte den Schaden, den der Kläger als Eigentümer der „Alwine“ einem Dritten wegen Verschuldens einer Person der Schiffsbesatzung ersehen mußte.

Die mit der jetzigen Klage zu einem Drittel herangezogene Gesellschaft Globus leitete ihre Verteidigung aus der Tatsache her, daß der Kläger zu der fraglichen Zeit noch durch eine andere Police der Rhénania und der Oberrheinischen Gesellschaft versichert war, durch eine Haftpflichtpolice, die er vor Eingehung der Kasloverversicherung genommen halte. Die Beklagte war der Ansicht, daß hiernach die spätere Kasloverversicherung, soweit es sich um den indirekten Kollisionschaden handelte, als Doppelversicherung ungültig sei. Vom Kläger wurde diese Folgerung bestritten.

Während der erste Richter die Beklagte antragsgemäß verurteilte, wies das Oberlandesgericht die Klage ab. Die Revision wurde zurückgewiesen aus folgenden

#### Gründen:

„Nach § 11 der Allg. Seeversicherungs-Bedingungen von 1867 (= § 788  $\text{HGB.}$ , Fassung vom 10. Mai 1897) hat, wenn ein zum vollen Werte versicherter Gegenstand nochmals versichert wird, die spätere Versicherung insoweit keine rechtliche Geltung, als der Gegenstand auf dieselbe Zeit und gegen dieselbe Gefahr bereits versichert ist. Die Zweifel, ob diese Voraussetzungen hier verwirklicht sind, wo der Kläger durch eine ältere Haftpflichtpolice der beiden rheinischen Gesellschaften und durch eine jüngere Kaslopolice derselben Gesellschaften sowie der Beklagten versichert war, knüpfen an den Wortlaut im Anhang der Haftpflichtpolice an:

„Diese Versicherung deckt alle Schäden, für welche der Absender oder Empfänger der Waren den Herrn Versicherten in seiner Eigenschaft als Frachtführer verantwortlich zu machen berechtigt ist.“

Das Landgericht, das die Doppelversicherung verneint hat, führt aus, der Kläger habe Ansprüche der Ladungseigentümer, nicht Ansprüche der davon verschiedenen Absender oder Empfänger der Ladung

befriedigen müssen. Die Ansprüche der Absender aus den Frachtverträgen und die der Eigentümer nach § 3 VinnSchiffGes. seien nicht identisch. Indem der Kläger gegen die einen versichert war, sei er es nicht zugleich gegen die andern gewesen.

Demgegenüber hält das Oberlandesgericht für entscheidend, daß der Kläger von den Absendern hätte belangt werden können. Da diese rechtliche Möglichkeit bestanden habe und der Kläger, wenn sie eingetreten wäre, das Recht gehabt hätte, sich an die Haftpflichtversicherer zu halten, sei die Doppelversicherung nicht zu bestreiten.

Dem Oberlandesgerichte muß im Ergebnis, wenn auch nicht in der Begründung, zugestimmt werden. Allerdings wendet die Revision nicht ohne Grund ein, daß es darauf ankomme, was der Kläger angesichts der tatsächlichen Gestaltung der Dinge tun durfte, nicht darauf, was ihm unter andern Umständen zu tun erlaubt gewesen wäre. Es fragt sich, ob er wegen der Ansprüche, auf die hin er im Vorprozesse verurteilt ist, den Rückgriff gegen die Haftpflichtversicherer nehmen konnte. Auf der andern Seite ist zu beachten, daß es in der Police nicht etwa heißt: „Die Schäden, für welche der Absender den Kläger als Frachtführer verantwortlich macht“, auch nicht: „für die er ihn mit Recht verantwortlich macht“, sondern: „für die er ihn verantwortlich zu machen berechtigt ist.“ Auch wenn man der Revision zugibt, daß die Person des Absenders die Haftpflichtversicherung individualisiert, bedeutet dies doch nur, daß dadurch der objektive Inhalt der Forderung bestimmt wird, für deren Befriedigung der Versicherer Ersatz leisten muß.

Wer die Forderung erhoben hat, ist nicht immer von entscheidender Wichtigkeit. Es begründet nicht notwendig einen Unterschied, ob im Einzelfalle der Absender, oder ob der Eigentümer der Ladung geklagt hat. Ständen sich bei Beschädigung der Ladung der durch die Kaskopolice gedeckte außervertragliche Anspruch des Eigentümers und der Vertragsanspruch des vom Eigentümer verschiedenen Absenders derartig selbständig gegenüber, daß die Tilgung des einen Anspruchs den andern unberührt ließe, so wäre natürlich von Doppelversicherung keine Rede. Ebenso würde, wenn Gesamtgläubigerschaft vorläge, aber der eine Anspruch über den andern hinausginge, mit Bezug auf den Überschuß die spätere Versicherung ihre Geltung bewahren. Anders aber, wenn die Ansprüche der

Gesamtgläubiger auch ihrer Höhe nach zusammenfallen. Bei solcher Sachlage hängt die die spätere Versicherung entkräftende Wirkung der früheren nicht davon ab, ob es zufällig der Absender, oder ob es der Eigentümer ist, der seinen Anspruch betreibt. Auch wenn der Anspruch des Eigentümers ausgeübt wird, bleibt es dabei, daß ein Schade eingeklagt ist, für den nach der älteren Haftpflichtpolice „der Absender den Versicherten in seiner Eigenschaft als Frachtführer verantwortlich zu machen berechtigt war.“ Der Schade wird daher durch die Haftpflichtversicherung gedeckt, die jüngere Kaskoversicherung ist insoweit unwirksam.

Der vorliegende Fall, wo die Absender Spediteure waren, die die Frachtverträge mit dem Kläger für Rechnung der Eigentümer abgeschlossen hatten, muß nach dem zuletzt besprochenen Gesichtspunkte beurteilt werden. Die außervertroglichen Schadensersatzansprüche der Eigentümer fanden, wie im Vorprozesse zutreffend erkannt worden ist, in den Bedingungen der Hamburg-Altonaer Erwerführer-Vaase, die der Kläger seinen Frachtverträgen zugrunde gelegt hatte, ihre Schranke (vgl. dazu Urteil des Reichsgerichts in der Hanseat. Ger.-Ztg. Spätbl. 1902 Nr. 89). In diesem Umfange — in keinem höheren und keinem geringeren — konnten auch die Spediteure den Kläger verantwortlich machen. Es ist feststehende Rechtsprechung des Reichsgerichts, daß ein Beauftragter, der im eigenen Namen, aber für Rechnung des Auftraggebers kontrahiert hat, für den dem Auftraggeber entstandenen Schaden Ersatz verlangen kann (vgl. Entsch. in Zivils. Bd. 62 S. 335). Durch Befriedigung der Spediteure wären mithin die Ansprüche der Eigentümer getilgt worden, ebenso wie umgekehrt die Befriedigung der Eigentümer den Spediteuranprüchen den Boden entzog. Absender und Eigentümer waren Gesamtgläubiger; ihre Ansprüche hatten die gleiche Höhe und waren auf Ersatz desselben Schadens gerichtet. Da sonach die Haftpflichtpolice es dem Kläger ermöglichte, nach der den Eigentümern gegenüber erfolgten Verurteilung sich bei den rheinischen Versicherern zu erholen, steht ihm ein Rückgriff gegen die jetzige Beklagte auf Grund der Kaskopolice nicht zu.“