

68. Gegen wen hat der Schiffsgläubiger die Pfandklage zu richten, wenn ein Ausrüster das Schiff benutzt?

Binnenschiffahrtsgesetz §§ 1, 2, 103.

§§ 484, 510, 755, 761.

I. Zivilsenat. Urk. v. 21. Februar 1912 i. S. D.'sche Versicherungsgesellschaft (Kl.) w. D.-D.'sche Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Bekl.).  
Rep. I 335/11.

I. Landgericht Dresden, Kammer für Handelsachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 14. Juli 1907 fand auf der Elbe in der Nähe von Mies a ein Zusammenstoß zwischen dem Rähne des Schiffers B. und dem Rähne Nr. 70 der „Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften“ statt. Durch den Zusammenstoß wurde auch an der Holzladung des B.'schen Rähnes ein Schaden verursacht. Als Versicherer der Ladung hatte die Klägerin diesen Schaden dem Ladungseigentümer bezahlt und sich dafür dessen Ansprüche abtreten lassen. Demgemäß forderte sie mit der Klage von der Beklagten Ersatz. Die Beklagte war nämlich die Eigentümerin des Dampfers Nr. 11, der es übernommen hatte, beide genannten Rähne elbaufwärts zu schleppen. Nach der Behauptung der Klägerin sollte der Führer des Dampfers bei der Zusammenstellung des Schleppzuges fahrlässig zu Werke gegangen sein und dadurch den Zusammenstoß der beiden Rähne schuldhaft verursacht haben. Die Klage forderte Verurteilung der Beklagten zur Zahlung von 10 993,24 M nebst Zinsen mit der Maßgabe, daß die Zwangsvollstreckung in den der Beklagten gehörigen Dampfer Nr. 11 beschränkt werde.

Die Beklagte bestritt ihre Passivlegitimation mit der Behauptung, daß sie ihren gesamten Schiffsbestand, einschließlich des Dampfers Nr. 11, an die „Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften“ verpachtet habe und daß diese Gesellschaft auch schon zur Zeit des Zusammenstoßes als Ausrüster den Dampfer zur Schifffahrt verwendet habe. Auf Grund dieses Einwandes wurde die Klage in beiden Instanzen abgewiesen. Das Reichsgericht hat bestätigt.

#### Gründe:

„Mit Recht hat das Oberlandesgericht angenommen, daß die Pfandklage, womit der Schiffsgläubiger sein Recht auf Befriedigung aus dem Schiffe geltend macht, nach dem Binnenschiffahrtsgesetze (§§ 4, 103) gegen den Schiffseigner zu richten ist, d. h. nach §§ 1, 2 gegen den, der das Schiff zur Schifffahrt verwendet, sei er nun Eigentümer oder bloßer Ausrüster. Der Eigentümer, der das Schiff nicht selbst zur Schifffahrt verwendet, sondern es einem Ausrüster überlassen hat, ist für die Pfandklage passiv nicht legitimiert.<sup>1</sup>

Daß dies der Standpunkt des Gesetzes ist, folgt aus § 2 Abs. 2, wo für den Fall eines Ausrüsterverhältnisses bestimmt wird, daß der Eigentümer denjenigen, welcher aus der Verwendung des Schiffes einen Anspruch als Schiffsgläubiger herleitet, „an der Durchführung des Anspruches nicht hindern“ kann. Damit ist gesagt, daß dem Eigentümer ein Interventionsrecht nicht zusteht, wenn der Schiffsgläubiger gegen den Ausrüster die Befriedigung aus dem Schiffe nachsucht. Die Bestimmung wäre gegenstandslos und überflüssig, wenn der Eigentümer selbst mit der Pfandklage überzogen werden könnte.

Das Gesetz steht auf dem Standpunkte, daß jeweils nur eine Person als Schiffseigner in Betracht kommt: der Eigentümer, wenn er selbst das Schiff zur Schifffahrt verwendet, der Ausrüster, wenn der Eigentümer das Schiff einem anderen zum Schifffahrtsbetriebe überlassen hat. Das wird besonders deutlich, wenn man die feierlichen Bestimmungen des Handelsgesetzbuchs, denen das Binnen-

<sup>1</sup> Vgl. OLG. Hamburg in Seuff. Arch. Bd. 42 Nr. 135; Schröder in Endemanns Hdb. Bd. 4 S. 307; Schaps, Seerecht zu § 510 Anm. 6 u. zu § 761 Anm. 9; Pappenheim, Hdb. d. Seerechts S. 234; Mittelstein, Binnenschiff.R. Bd. 1 S. 425; Boyens, S.R. Bd. 1 S. 188. D. E.

Schiffahrtsgesetz nachgebildet ist, zur Vergleichung heranzieht. § 761 Abs. 2 HGB. sagt, die Pfandklage könne „sowohl gegen den Reeder, als gegen den Schiffer gerichtet werden“. Sieht man ab von der Klage gegen den Schiffer — der übrigens, wenn ein Ausrüsterverhältnis vorliegt, nach § 510 immer ein Angestellter des Ausrüsters sein muß —, so ist hiernach der Reeder vom Gesetze als der richtige Beklagte bezeichnet, d. h. nach § 484 in der Regel der Eigentümer eines zum Erwerbe durch die Seefahrt dienenden Schiffes, bei der Ausnahme des § 510 aber der Ausrüster, der im Verhältnis zu Dritten als Reeder angesehen werden soll. Nun hat freilich die Vorschrift des § 761 Abs. 2 HGB. im Binnenschiffahrtsgesetze keine Aufnahme gefunden. Dies ist aber nur unterblieben, weil man die Passivlegitimation des Schiffers im Binnenverkehre für entbehrlich hielt und beseitigen wollte. Im übrigen war eine Änderung bezüglich der Ausgestaltung der Pfandklage des Schiffsgläubigers nicht beabsichtigt.

Nun bestimmt freilich § 103 Abs. 2 BSchG. (und § 755 Abs. 2 HGB.), daß der Schiffsgläubiger sein Pfandrecht gegen „jeden dritten Besizer des Schiffes“ verfolgen kann. Der Eigentümer des Schiffes aber kann, wenn ein Ausrüsterverhältnis besteht, nicht unter diese Vorschrift begriffen werden. Er würde zwar als mittelbarer Besizer im Sinne von § 868 BGB. anzuerkennen sein, ist aber kein „Dritter“, sondern der Eigentümer selbst, von dem an dieser Stelle nicht gehandelt wird.

Das Ausrüsterverhältnis ist vom Oberlandesgericht in bedenkenfreier Weise festgestellt. Danach hat die Beklagte am 1. Juli 1907 ihren gesamten Schiffspark einschließlich des Dampfers Nr. 11 an die „Vereinigten Schiffahrtsgesellschaften“ verpachtet und dieser Gesellschaft zugleich ihren ganzen Geschäftsbetrieb übertragen. Die Klägerin hat auch — worauf es übrigens nicht einmal ankommen könnte — von dieser Tatsache alsbald Kenntnis erlangt. Revisionsangriffe gegen diese Feststellungen sind nicht erhoben. Die Klage ist daher, weil gegen den unrechten Beklagten erhoben, mit Recht abgewiesen worden.

Nur eins verdient noch hervorgehoben zu werden, obschon die Revision hierauf nicht eingegangen ist. Aus einigen Wendungen in der Begründung des Berufungsurteils scheint hervorzugehen, daß das

Oberlandesgericht als den Zeitpunkt, der für die Passivlegitimation entscheidet, den ansieht, wo die Schiffsschuld zur Entstehung gelangt ist, hier also den Tag des Schiffszusammenstoßes. Das wäre ein Irrtum. Entscheiden kann in Wahrheit, wenigstens zunächst, nur der Zeitpunkt der Klagerhebung. Wenn das Ausrüsterverhältnis beendet ist, ist der Eigentümer wieder „Schiffseigner“ und auch für solche Schiffsschulden, die während dessen Dauer entstanden sind, der rechte Beklagte. Es bestehen indes keine Bedenken, die Parteibehauptungen und die entsprechenden Feststellungen des Oberlandesgerichts so zu verstehen, daß das Vertragsverhältnis der Beklagten zu den Vereinigten Elbschiffahrts-Gesellschaften auf längere Dauer berechnet war und insbesondere gerade zu der Zeit noch fortbestand, als die Beklagte ihre Verteidigung gegen die Klage vorbrachte. Angesichts dieser an sich schlüssigen Verteidigung wäre es Sache der Klägerin gewesen, falls im Laufe des Prozesses Veränderungen eingetreten sein sollten, dies zu behaupten und zu beweisen. Nach dieser Richtung hin muß es daher für das Revisionsgericht genügen, daß bis zum Schlusse der mündlichen Verhandlung, auf die das Berufungsurteil ergangen ist, derartige Behauptungen nicht aufgestellt sind.“