

28. Inwieweit gewähren die Forderungen für Arbeiten am Schiffe, die der Schiffer als solcher auf Kredit bestellt hat, die Rechte eines Schiffsgläubigers aus § 754 Nr. 6 HGB.? Was ist in § 528 HGB. unter Erhaltung eines Schiffes zu verstehen? Gewähren die in § 754 Nr. 8 und in § 486 Nr. 1 und 2 HGB. genannten Forderungen die Rechte eines Schiffsgläubigers auch dann, wenn der Reeder gemäß § 486 Abs. 2 persönlich für sie haftet?

I. Zivilsenat. Ur. v. 29. September 1913 i. S. Reederei Aktiengesellsch. Sch. R. (Kl.) w. Aktiengesellsch. A.-G. (Bekl.). Rep. I. 72/13.

I. Landgericht Stettin, Kammer für Handelsfachen.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Der Revision wurde stattgegeben aus folgenden den Sachverhalt ergebenden

Gründen:

„Der in das Schiffsregister zu Stettin eingetragene Dampfer Nordstern ist am 24. Januar 1911 zu Swinemünde zwangsweise verkauft worden. Die Parteien sind als Gläubiger an der Verteilung des Erlöses interessiert und streiten über die Rangfolge ihrer Forderungen. Der Klägerin steht eine Forderung zu, für die ihr ein Pfandrecht im Schiffsregister an erster Stelle eingetragen war. Die Beklagte macht eine an sich unbestrittene Forderung für ausgeführte Kesselreparaturen geltend. Dieser Anspruch geht dem vertragsmäßigen Pfandrechte der Klägerin unstreitig dann und nur dann vor, wenn er zu den in § 754 HGB. aufgeführten Forderungen, die die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, gehört. Die Entscheidung hängt also davon ab, ob der Beklagten für ihre Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers zustehen.

Dieser Forderung liegt gemäß der Feststellung des angefochtenen Urteils der folgende Sachverhalt zugrunde. Der Dampfer ist vom Reeder M. benutzt worden, um von Kiel aus Erwerb durch Vergnügungsfahrten in See zu treiben. Er wurde auf einer solchen Fahrt durch Explosion des Kessels schwer beschädigt und zunächst nach Kiel zurückgebracht. M. bestellte nunmehr den Kapitän R. zum Schiffer, und R. erteilte in dieser seiner Eigenschaft dem Direktor der Beklagten den Auftrag für die Wiederherstellung der beschädigten Kessel. Über die Bezahlung wurde dabei vereinbart, daß von dem 20800 M. betragenden Preise R. 10000 M. in Anrechnung auf ein Darlehn, das er dem M. zugesagt hatte, zahlen und über den Rest M. der Beklagten zwei später fällig werdende Wechsel ausstellen sollte. M. ist zwar hierbei zugegen gewesen und hat Gewähr für Zahlung des Preises geleistet; R. aber hat als Schiffer den Vertrag abgeschlossen, weil der Direktor der Beklagten dies verlangte. Die Parteien sind darüber einig, daß sich der Dampfer zur Zeit des Ver-

tragschlusses nicht in seinem Heimathafen befunden hat. Ob er damals noch in Kiel oder schon in Hamburg lag, ist nicht festgestellt. Jedenfalls ist er zur Vornahme der Reparatur nach Hamburg geschleppt worden.

Auf Grund dieses Tatbestandes hat das Oberlandesgericht der Beklagten für ihre Forderung die Rechte eines Schiffsgläubigers zugesprochen. Es trägt zwar Bedenken, die Nr. 8 des § 754 HGB. anzuwenden, weil dort auf § 486 verwiesen wird, hierin aber auch eine Verweisung auf Abs. 2 des § 486 zu finden und deshalb anzunehmen sei, daß in Fällen, wo der Reeder wegen besonderer Gewährleistung nicht bloß mit dem Seevermögen haftet, dem Gläubiger die Rechte eines Schiffsgläubigers nicht zustehen sollen. Das Berufungsgericht rechnet aber die Forderung unter Nr. 6 des § 754, weil es sich um einen Notfall im Sinne des § 528 gehandelt habe. Die von der Beklagten ausgeführten Arbeiten seien notwendig gewesen, um das Schiff zu erhalten und zu Seefahrten wieder brauchbar zu machen; deshalb habe sie R. als Schiffer gemäß § 528 bestellen dürfen, wonach der Anspruch auf ihre Bezahlung unter Nr. 6 des § 754 falle.

Diese Entscheidung beruht, soweit sie der Beklagten günstig ist, auf Rechtsirrtum. Unter den Forderungen, die die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren, nennt § 754 HGB. in Nr. 6, abgesehen von der Bodmerei, die Forderungen aus Kreditgeschäften, die der Schiffer als solcher während des Aufenthalts des Schiffes außerhalb des Heimathafens in Notfällen (§ 528) abgeschlossen hat; ihnen sind die Forderungen für Leistungen, die der Schiffer in gleichen Notfällen ohne Kreditgewährung erhalten hat, gleichgestellt. Gemäß dem feststehenden Sachverhalte handelt es sich im Streitfall um ein Kreditgeschäft, da für mehr als die Hälfte des Preises ein Zahlungsziel gewährt ist. Auch hat R. den Vertrag in seiner Eigenschaft als Schiffer abgeschlossen, während das Schiff sich außerhalb des Heimathafens befand. Wenn aber der Berufsrichter ferner annimmt, daß der Schiffer den Vertrag in einem Notfall im Sinne des § 528 HGB. abgeschlossen habe, so wird das durch die festgestellte Sachlage nicht gerechtfertigt und beruht auf unrichtigem Verständnis des § 528.

Laut dieser Gesetzesvorschrift ist der Schiffer zum Abschlusse von

Kreditgeschäften nur dann befugt, wenn es zur Erhaltung des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Um Ausführung der Reise handelt es sich hier nicht; denn der Dampfer war gar nicht auf einer Reise begriffen. Dagegen nimmt das Berufungsgericht auf Grund von R.'s Aussage an, daß die von ihm bestellten Arbeiten notwendig waren, „um den Dampfer zu erhalten und zu weiteren Seefahrten brauchbar zu machen“. Nach R.'s Aussage und der ganzen Sachlage waren die von der Beklagten geleisteten Arbeiten tatsächlich nicht nötig, um das beschädigte Schiff vor weiterem Verderb zu schützen, sondern um es wieder seetüchtig zu machen. Das meint das Gericht auch mit seiner Feststellung. Es versteht also unter dem zur Erhaltung des Schiffes Nötigen alles, was erforderlich ist, um das Schiff nach erlittener Haverei wiederherzustellen, weil es ohne dies nicht als brauchbares Seeschiff fortbestehen kann. Das ist rechtsirrtümlich, denn es entspricht weder dem Wortlaute des Gesetzes noch auch seinem Sinne.

Einleuchtenderweise kann es nicht der Wille des Gesetzgebers sein, daß dem Reeder freistehen soll, für jede Ausbesserung, die nötig ist, um die Seetüchtigkeit wiederherzustellen, das Schiff mit gesetzlichen Pfandrechten, die den Hypotheken vorgehen, zu belasten, indem er den Umweg wählt, das Schiff aus dem Heimathafen fernzuhalten und den Vertrag vom Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vollmacht abzuschließen zu lassen. Aus den Protokollen zum Handelsgesetzbuch ergibt sich denn auch das Gegenteil. Hiernach (vgl. S. 1882 flg.) war der Grundgedanke des Gesetzgebers, daß die gesetzliche Vollmacht des Schiffers ruhen soll, wenn er „seines Reeders mächtig“ ist. Weil aber diese Ausdrucksweise bei den modernen Verkehrsverhältnissen und Korrespondenzmitteln nicht mehr paßte und zu Unklarheiten geführt hätte, hat man im Interesse der Rechtssicherheit dem Schiffer die in den §§ 527, 528 HGB. geregelte Vertretungsmacht für alle Fälle verliehen, wenn das Schiff sich außerhalb des Heimathafens aufhält. Alsdann soll er nach § 527 befugt sein, für den Reeder alle Geschäfte vorzunehmen, die die Ausführung der Reise mit sich bringt. Diese Vollmacht ist jedoch durch § 528 eingeschränkt, indem der Schiffer (von Bodmerei abgesehen) zum Abschlusse von Kreditgeschäften nur dann befugt sein soll, wenn es zur Erhaltung

des Schiffes oder zur Ausführung der Reise notwendig, und nur insoweit, als es zur Befriedigung des Bedürfnisses erforderlich ist. Dabei ist ganz vornehmlich an den Fall gedacht, daß das Schiff sich auf einer Reise befindet, die vollendet werden soll. Deswegen wurde in der zweiten Lesung (vgl. Prot. S. 3769), wobei § 528 seine noch bestehende Fassung erhalten hat, geltend gemacht: die Worte „zwecks Erhaltung des Schiffes“ seien entbehrlich, weil alles, was außerhalb des Heimathafens zur Erhaltung des Schiffes geschehe, auch zur Ausführung der Reise diene. Dies wurde aber beanstandet, weil Maßregeln zur Erhaltung des Schiffes notwendig sein könnten, ohne daß von ihrer Vornahme die Vollendung der Reise abhänge, z. B. wenn das Schiff zwar die Reise noch vollenden könne, aber im Heimathafen voraussichtlich nur als Wrack ankommen würde, oder wenn das Schiff an dem Bestimmungsorte, den es bereits erreicht habe, verkauft werden solle und sich dort in einer Lage befinde, die Maßregeln zu seiner Erhaltung erforderlich scheinen ließen und dergl. Auf diesen Erwägungen beruht die Beibehaltung der Worte „zwecks Erhaltung des Schiffes“, und hieraus ergibt sich, daß man den Schiffer zum Abschlusse von Kreditgeschäften, soweit sie nicht zur Ausführung der Reise notwendig sind, nur für ganz besondere und seltene Fälle hat ermächtigen wollen, und zwar, wie die Beispiele ergeben, nur dann, wenn sie erforderlich würden, um Schaden von dem vorhandenen Schiffe abzuwenden. Dem entspricht auch der gewählte Ausdruck; denn unter Erhaltung des Schiffes ist nach dem Wortsinne nicht seine Wiederherstellung, sondern nur das Abwenden weiterer Verschlechterung, der gänzlichen Zerstörung oder des Verlustes des Schiffes zu verstehen.

Nach richtigem Verständniß des § 528 HGB. ist also der Schiffer zum Abschlusse von Kreditgeschäften, die nicht zur Ausführung einer begonnenen Reise nötig sind, nur befugt, wenn sie erforderlich werden, um das Schiff in dem Zustande, in dem es ist, zu erhalten, seinen weiteren Verderb, Untergang oder Verlust abzuwenden. Für diese Zwecke waren aber die von der Beklagten gelieferten Reparaturarbeiten nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht notwendig. Der Dampfer war nach dem Unfalle nach Kiel zurückgebracht worden, wo er sich in Sicherheit befand. Sein Zustand war auch derart, daß er ohne weiteres zur Reparatur nach

Hamburg geschleppt werden konnte. Hier sowohl wie in Kiel hätte er ohne Gefahr eines weiteren Verderbs liegen können. Die Reparatur war nach der schon besprochenen Feststellung des Oberlandesgerichts nur nötig, um das Schiff zu weiteren Fahrten brauchbar zu machen. Demnach hat ein Notfall im Sinne des § 528 HGB. nicht vorgelegen. Der Schiffer war also nicht kraft seiner Anstellung befugt, die Arbeit auf Kredit zu bestellen und der Anspruch auf Zahlung für die ihm gemachte Leistung fällt folgeweise nicht unter Nr. 6 des § 754 HGB.

Aus diesen Ausführungen ergibt sich ohne weiteres, daß die Forderung auch nicht unter Nr. 8 fällt. Da es sich um ein Kreditgeschäft handelt, die Voraussetzungen des § 528 aber nicht vorliegen, war der Schiffer durch seine gesetzlichen Befugnisse nicht berechtigt, für den Reeder die Bestellung zu erteilen. Das Geschäft ist für den Reeder nur durch seine Genehmigung bindend geworden und gehört sonach nicht zu den in Nr. 8 des § 754 aufgeführten Geschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat.

Übrigens ist auch das vom Berufungsgericht erhobene Bedenken gerechtfertigt. Wäre die fragliche Arbeit wirksam vom Schiffer kraft seiner gesetzlichen Vollmacht bestellt worden, so würde die Forderung der Beklagten dennoch nicht unter Nr. 8 fallen, weil sie von dem Reeder gewährleistet ist. Die §§ 754 Nr. 8 und 486 HGB. handeln von den gleichen Forderungen, nämlich von den Forderungen aus Geschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse geschlossen hat, und den Forderungen aus Nichterfüllung eines vom Reeder abgeschlossenen Vertrags, dessen Ausführung zu den Obliegenheiten des Schiffers gehört. Betreffs dieser beiden Arten von Forderungen bestimmt § 486, daß der Reeder hierfür nur mit Schiff und Fracht haftet, § 754 in Nr. 8, daß sie die Rechte eines Schiffsgläubigers gewähren. Die Geltung des § 486 Abs. 1 ist jedoch durch Abs. 2 dahin eingeschränkt, daß die Vorschrift des Abs. 1 auf die unter Nr. 1 und 2 genannten Forderungen nicht anzuwenden ist, wenn den Reeder selbst hinsichtlich der Vertragserfüllung ein Verschulden trifft, oder wenn er die Vertragserfüllung besonders gewährleistet hat. § 754 aber verweist in Nr. 8 auf § 486 Abs. 1 Nr. 1 und 2 (wie in Nr. 9 auf Nr. 3) und bringt

damit zum Ausdrucke, daß die Vorschrift für dieselben Forderungen gelten soll, über die § 486 bestimmt.

Danach ergibt schon die Fassung des Gesetzes, daß Nr. 8 des § 754 HGB. den Forderungen aus Verträgen, die der Schiffer kraft gesetzlicher Vollmacht geschlossen hat, das Schiffsgläubigerrecht nur dann beilegt, wenn sie unter die Vorschrift des § 486 fallen, wonach die Haftung des Reeders auf das Seevermögen beschränkt ist, also nicht in dem Falle, wenn infolge des Abs. 2 die Geltung des § 486 wegfällt und die persönliche Haftung eintritt.

Dies entspricht auch dem System des Gesetzes. Hiernach (vgl. Prot. S. 2844) sind zwei Klassen von Schiffsgläubigern zu unterscheiden. Erstens diejenigen, deren Forderungen durch Aufwendung zur Rettung und Erhaltung des Schiffes aus einer Gefahr entstanden sind, gleichviel ob der Reeder beschränkt oder unbeschränkt dafür haftet, zweitens diejenigen, welche solche Aufwendungen nicht gemacht haben, denen gegenüber aber der Grundsatz gilt, daß der Reeder nur mit dem Seevermögen haftet. Zu den Forderungen dieser zweiten Klasse von Schiffsgläubigern gehören die unter Nr. 7, 8, 9 des § 754 angeführten, welche, wie aus der Rangfolge des § 768 ersichtlich, den Forderungen der ersten Klasse nachgehen. Ihnen ist das Schiffsgläubigerrecht nur deshalb beigelegt worden, weil ihnen gegenüber die Haftung des Reeders auf das Seevermögen beschränkt ist. Es ist daher nur folgerichtig, daß ihnen das Schiffsgläubigerrecht nicht zusteht, wenn die Haftung des Reeders wegen einer von ihm geleisteten Gewähr oder eines ihm persönlich zur Last fallenden Verschuldens eine unbeschränkte wird.

Der Inhalt des § 762 Abs. 1 HGB.: auf die Rechte eines Schiffsgläubigers hat es keinen Einfluß, daß der Reeder für die Forderung bei der Entstehung oder später zugleich persönlich verpflichtet wird, ändert an diesem Ergebnis nichts. Diese allgemeine Vorschrift kann nicht die Wirkung der besonderen Regel aufheben, kraft der im besonderen Falle ein Schiffsgläubigerrecht nur bestehen soll, wenn die Haftung des Reeders auf Schiff und Fracht beschränkt ist. Demgemäß hat denn auch das Reichsoberhandelsgericht in dem Urteile Bd. 9 Nr. 86 — allerdings ohne eingehende Begründung — einer unter die Ausnahme des § 486 Abs. 2 fallenden Forderung das Schiffsgläubigerrecht abgesprochen.

---

Es kann also für die Forderung der Beklagten, für die der Reeder sich beim Vertragsschlusse persönlich verpflichtet hat, ein Schiffsgläubigerrecht aus Nr. 8 des § 754 unter keinen Umständen hergeleitet werden." . . .