

11. 1. Zur Anwendung des § 254 BGB. im Hinblick auf § 485 HGB.

2. Gehören die Kanalsteuerer auf den den Kaiser Wilhelm-Kanal befahrenden Schiffen zur Schiffabesatzung? Befinden sie sich bei eigenmächtigem Ruderlegen noch in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen?

HGB. § 485. BGB. § 254. Betriebsordnung für den Kaiser Wilhelm-Kanal.

III Zivilsenat. Urt. v. 22. Mai 1925 i. S. Akt.-Gef. Hugo St. Seesch. u. Überseech. (Rl.) w. Deutsches Reich (Bekl.). III 161/24.

I. Landgericht Kiel.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Am 22. August 1919 fuhr der der Klägerin gehörige Dampfer „Annie Hugo Stinnes 6“ unter Führung des Zwangslotfen Sch. durch den Kaiser Wilhelm-Kanal in der Richtung nach Brunsbüttel. Hierbei stieß er mit dem ihm entgegenkommenden Dampfer „Olga“ zusammen, wobei beide Schiffe schwer beschädigt wurden. Nach dem Spruch des Seeamts Flensburg, der insoweit von keiner Seite beanstandet wird, ist die Ursache des Zusammenstoßes darin zu suchen, daß der Stinnesdampfer vor dem Zusammenstoß der nördlichen Böschung zu nahe kam, absezte, nach Backbord abdrehte und dadurch der „Olga“ vor den Bug lief. Von der Klägerin wird behauptet, daß die Schuld an diesem Verlauf der Ereignisse den Zwangslotfen treffe, der die Fahrt des Stinnesdampfers zu spät verlangsamte und dem vom Kapitän angenommenen Kanalsteuerer K. zu viel freie Hand gelassen, namentlich nicht verhindert habe, daß K. den Kurs zu nahe an der Nordböschung des Kanals genommen habe. Die Klägerin macht das Reich für die angebliche Amtspflichtverletzung des Lotfen verantwortlich. Sie fordert Ersatz des ihr durch den Zusammenstoß erwachsenen Schadens. Das Landgericht hat den Klagenspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das Oberlandesgericht hat in teilweiser Beachtung der die Klageabweisung erstrebenden Berufung des Beklagten den Klagenspruch zu drei Vierteln dem Grunde nach für berechtigt anerkannt. Die Revision der Klägerin wurde zurückgewiesen.

Aus den Gründen:

Das Berufungsgericht stellt fest, der Zwanglotse Sch. habe insofern gegen die ihm der Klägerin gegenüber obliegenden Pflichten verstoßen, als er die Fahrgeschwindigkeit des Stinnesdampfers zu spät und in zu geringer Entfernung von der „Olga“ vermindert habe. Auch habe er unbeachtet gelassen und nicht verhindert, daß der Kanalsteuerer R., dem er zu viel freie Hand eingeräumt habe, den Kurs zu nahe an der Nordböschung des Kanals genommen habe; er sei auch nicht durch eigene Ruderbefehle der eigenmächtigen Ruderlegung des Kanalsteuerers entgegengetreten, die die letzte unmittelbare Ursache des Zusammenstoßes bilde. Hätte der Lotse in diesen Richtungen seine Amtspflicht erfüllt, so wäre der Zusammenstoß vermieden worden. Indessen treffe auch den Kanalsteuerer R. ein nicht geringer Vorwurf. Er habe das Ruder nicht ohne den für ihn maßgebenden Befehl des Lotsen so stark, wie geschehen, nach Steuerbord legen und das Schiff dadurch der Nordböschung zu nahe bringen dürfen. Denn dadurch sei der Dampfer, wie er sich bei pflichtmäßiger Überlegung habe sagen müssen, der Gefahr des Ausweichens und damit des Zusammenstoßes mit der schon nahe herangekommenen „Olga“ ausgesetzt worden. Dieses Verschulden des Kanalsteuerers, den das Berufungsgericht zur Schiffsmannschaft zählt, rechnet es gemäß § 485 HGB. der Klägerin zu, und legt ihr insolge dessen auf Grund von § 254 BGB. einen Teil des Schadens auf.

Die Revision bekämpft diesen Standpunkt und vertritt die Ansicht, daß die bezeichneten Vorschriften die Schadenteilung nicht rechtfertigten. Ihren Angriffen konnte jedoch keine Folge gegeben werden. Der Vorderrichter hat ohne Rechtsverstoß ausgeführt, daß R. fahrlässig gehandelt und durch sein Verhalten den Zusammenstoß der beiden Schiffe mitverursacht hat. Wie ein solches schuldhaftes Handeln einer Person der Schiffsbefahrung gemäß § 485 HGB. die Haftung des Reeders gegenüber Dritten begründen würde, so begründet es im Rahmen des § 254 BGB. auch die Verantwortung des Reeders gegen sich selbst. Das fremde Verschulden ist ihm dort wie hier als eigenes anzurechnen. Nur die entsprechende Anwendung des § 486 Abs. 1 Nr. 3 HGB. und damit die Begrenzung des von der Klägerin zu tragenden Schadens durch den Wert von Schiff und Fracht sind hier, wo es sich nicht um eine Haftung des Reeders

Dritten gegenüber, sondern um das Maß seiner Ersatzberechtigung handelt, ausgeschlossen (vgl. das Urteil des erkennenden Senats vom 19. Dezember 1924 III 481/24 und RGZ. Bd. 85 S. 372).

Daß der Kanalsteuerer zur Besatzung des Dampfers der Klägerin gehörte, zieht die Revision mit Unrecht in Zweifel. Aus den Feststellungen des Berufungsgerichts erhellt, daß die den Kaiser Wilhelm-Kanal befahrenden Schiffe in bezug auf die Annahme eines solchen Steuerers nicht — wie hinsichtlich des Lotfen (vgl. § 8 der Betriebsordnung für den Kanal) — einem Zwang unterworfen sind, daß vielmehr der Kapitän des Schiffes dem Steuerer auf Grund freier Entschließung die ihm obliegende Bedienung des Ruders gegen eine Vergütung überträgt. Insoweit decken sich übrigens die Ausführungen im Berufungsurteil mit dem, was der Revisionsbeklagte über die Rechtsstellung des Kanalsteuerers dargelegt hat, und die Revisionsklägerin hat in diesen Richtungen ebenfalls nichts Abweichendes vorzutragen lassen. Der Steuerer wird also zur Vornahme von Dienstverrichtungen auf dem Schiff, wenn auch nur vorübergehend, angestellt und erfüllt damit in seiner Person die Voraussetzungen, welche nach dem maßgebenden § 481 HGB. die Zugehörigkeit zur Schiffsbesatzung bedingen. Eine dauernde Anstellung wird vom Gesetz nicht erfordert und ist namentlich auch nicht Vorbedingung für die Anwendung des § 485. Der Gesetzgeber hat im Interesse der Verkehrssicherheit die Haftung des Reeders für die schadensstiftenden Handlungen der Schiffsbesatzung mit Rücksicht auf die starke Abhängigkeit des Schiffsfahrtsbetriebs von dem Verhalten der auf den Seeschiffen tätigen Personen angeordnet. Die folgerichtige Durchführung dieses Rechtsgedankens macht es notwendig, davon abzusehen, ob der Schädiger auf längere oder kürzere Zeit für die ihm übertragenen Dienste angenommen war (vgl. RGZ. Bd. 13 S. 91; Seuff. Arch. Bd. 44 Nr. 39).

Auch dem weiteren Erfordernis des § 485 ist genügt, daß der Schadenstifter bei seiner schuldhaften Handlungsweise sich in Ausführung seiner Dienstverrichtungen befunden haben muß. Der Kanalsteuerer durfte allerdings nur nach den Anweisungen des Zwangslotfen handeln und der ihm vom Kapitän des Schiffes erteilte Auftrag zur Bedienung des Ruders war deshalb mit der Beschränkung zu verstehen, daß er hierbei nicht ohne die Anordnungen

des Lotfen zu Werke gehen dürfe. Allein trotz der Überschreitung der Grenzen des Auftrags, deren er sich hiernach durch das eigenmächtige Kuberlegen schuldig machte, blieb — und dies allein ist entscheidend — der innere Zusammenhang zwischen jenem Vorgehen und der ihm übertragenen Tätigkeit gewahrt. Seine pflichtwidrigen Maßnahmen fielen nach ihrer objektiven Beschaffenheit noch in den Kreis der zur Ausführung seiner Verrichtungen gehörenden Handlungen. . . .