

28. Hat der Schleppschiffahrts-Unternehmer auch außervertraglich eine Sorgfaltspflicht für den geschleppten Kahn? Wann endet diese Sorgfaltspflicht? Muß auch beim Fehlen einer vertraglichen Beziehung zwischen jenem Unternehmer und dem Kahneigner die Schiffsbesatzung Hilfe leisten, wenn der Kahn auf Ersuchen des Kahnchiffers an Land gesetzt worden ist und zu sinken droht?

BinnenschiffG. § 3.

I. Zivilsenat. Urt. v. 4. Februar 1928 i. S. Rh. Schiffahrtsgeellschaft J. & D. (Rl.) w. F. H. & Co. und Gen. (Bekl.). I 94/27.

I. Landgericht Duisburg.

II. Oberlandesgericht Düsseldorf.

Die Klägerin ist Eigentümerin eines Schleppkahns. Die Erstbeklagte ist Eigentümer, die Zweitbeklagte Ausrüster des Schleppdampfers H. 15. Der Drittbeklagte war Führer dieses Dampfers. Die Klägerin hatte Ende November 1922 den Schleppkahn mit der von ihr angestellten Besatzung der Viertbeklagten zur Beförderung von Schwefelkiesabbränden für eine bestimmte Reise vertraglich gegen Entgelt zur Verfügung gestellt. Nach Beladung des Kahns hatte die Viertbeklagte durch Vermittlung der Firma G. W. mit den beiden Erstbeklagten einen Schleppvertrag geschlossen. In Ausführung des Schleppvertrags nahm der Schlepper H. 15 am 28. November 1922 den Kahn bei Niebrich auf erster Länge bachwärts auf und fuhr mit ihm und drei weiteren Kahnen im Anhang talwärts. Als der Schleppzug die Binger Seebe passierte, nahm er, da das Binger Loch durch einen zu Berg kommenden Schleppzug gesperrt war, den Kurs durch das „neue Fahrwasser“. Nach der Durchfahrt drang Wasser in den Kahn der Klägerin, so daß er schließlich bei Oberwesel abgeworfen und an Land gesetzt werden mußte. Der Kahn ist später dort gesunken. Der Schlepper setzte, nachdem er den Kahn an Land gesetzt hatte, am nächsten Morgen seine Reise fort. Die beiden Erstbeklagten haben nach Kenntnis des Unfalls den Schlepper zu neuen Reisen ausgesandt.

Die Klägerin behauptet, daß ihr Kahn bei der Durchfahrt durch das „neue Fahrwasser“ auf Grund gestoßen und beschädigt worden sei. Der Kapitän des Schleppers habe den hierdurch, sowie den nach dem Absetzen des Kahns an Land entstandenen Schaden verschuldet.

Für diesen Schaden seien ihr sowohl der Kapitän als auch die beiden ersten Beklagten haftbar, und zwar die beiden letzteren dinglich und persönlich. Dementsprechend hat sie auf Schadensersatz geklagt. Die Beklagten haben den Klagenanspruch nach Grund und Betrag bestritten.

Während das Landgericht den Klagenanspruch zur Hälfte dem Grunde nach für berechtigt erklärte, wies das Oberlandesgericht die Klage ab. Die Revision führte zur Aufhebung und Zurückverweisung..

#### Gründe:

Das Berufungsgericht hat ausgeführt, der von den beiden ersten Beklagten mit der Viertbeklagten abgeschlossene Schleppvertrag habe keinerlei Vertragsrechte für die Klägerin begründet. Insbesondere handle es sich nicht um einen Vertrag zugunsten Dritter, weil der Wille der Vertragsschließenden nicht darauf abgezielt habe, Dritten, namentlich der Klägerin, unmittelbare Rechte gegen die beiden ersten Beklagten zu verschaffen.

Zu Unrecht meindet demgegenüber die Revision ein, daß durch den Schleppvertrag nach allgemeiner Verkehrsauffassung und nach den praktischen Forderungen des Verkehrs ein unmittelbarer vertraglicher Anspruch der Klägerin als Signerin des Schleppfahns gegen die beiden ersten Beklagten auf pflegliche Behandlung des Rahns und Sorgfalt bei Ausführung des Schleppvertrags begründet sei. Ein solcher Anspruch ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nur auf außervertraglicher Grundlage gegeben.

Der Schleppvertrag als solcher schuf grundsätzlich nur ein Vertragsverhältnis zwischen den Vertragsteilen. Die Ausführungen des Berufungsgerichts darüber, daß im vorliegenden Falle eine Abweichung von diesem Grundsatz nicht in Betracht komme, sind nicht rechtsirrig. Andererseits besteht keine allgemeine Rechtspflicht, fremdes Eigentum gegen Gefahren zu schützen und es vor Beschädigungen zu bewahren; eine solche Pflicht wird nur durch ein besonderes Rechtsverhältnis begründet (RG. Bb. 97 S. 12, Bb. 102 S. 42). Ein derartiges Rechtsverhältnis kann hergeleitet werden aus der Eigenschaft der beiden ersten Beklagten als Schleppschiffahrtsunternehmer, die als Signer oder Ausrüster von Schleppdampfern gewerbmäßig fremde Schiffe gegen Entgelt schleppen. Die auf diesem Rechtsverhältnis beruhende Sorgfaltspflicht des Beförderungsunternehmers ist aber, wie in ständiger Rechtsprechung des Reichs-

gerichts anerkannt ist, grundsätzlich außervertraglicher Art (RÖZ. Bd. 102 S. 42, Bd. 105 S. 303; RGUrteile vom 10. Dezember 1921 I 186/21 und vom 7. November 1925 I 77/25). Sie kann gegeben sein, bevor und ohne daß ein Beförderungsvertrag abgeschlossen wird, und sie unterliegt an sich anderen Anforderungen als die vertragliche Sorgfaltspflicht, welche dem Beförderungsunternehmer auf Grund des Beförderungsvertrags seinem Vertragsgegner gegenüber obliegt (RÖZ. Bd. 102 S. 43; RGUrteil vom 7. November 1925 I 77/25).

Nun hat ein Angestellter der beiden ersten Beklagten, der sog. Wallkapitän F., vor Beginn der Schleppreise bei der Firma G. W. als Vermittlerin des Schleppvertrags wegen des Tiefgangs des Schlepprahnns der Klägerin angefragt und daraufhin in dem an den Drittbeklagten als Führer des Schleppdampfers übermittelten Schleppschein den Tiefgang des Rahns auf 2,10 m angegeben. F. tat dies im Rahmen des ihm von den beiden ersten Beklagten übertragenen und in ihren Diensten seit langem von ihm verwalteten Geschäftskreises. Es handelte sich dabei um verhältnismäßig einfache Einrichtungen und es ist nach den Feststellungen des Berufungsgerichts nicht ersichtlich, daß die Ausführung dieser Einrichtungen einer besonderen Leitung und Beaufsichtigung durch die beklagten Geschäftsherren des F. bedurft hätte. Es kommt also nur darauf an, ob F. selbst bei der Beschädigung des Rahns in Ausführung seiner Einrichtungen in der Weise mitgewirkt hat, daß er widerrechtlich eine falsche Angabe über den Tiefgang, der in Wahrheit 2,45 m betrug, in den Schleppschein einfügte. Das Berufungsgericht hat zu dieser Frage keine klare Stellung genommen, wenngleich es zum Ausdruck bringt, es bestehe sehr wohl die Möglichkeit, daß die Firma W. dem F. unrichtige Angaben über den Tiefgang des Rahns gemacht habe. Der Vorderrichter hat aber festgestellt, daß die beiden ersten Beklagten bei Auswahl und Anstellung des F. die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet haben. Danach ist die Annahme, daß eine Haftung dieser Beklagten aus § 831 BGB. nicht in Betracht komme, rechtlich nicht zu beanstanden. Und zwar gilt dies auch dann, wenn F. mit der erwähnten Eintragung in den Schleppschein ein Verschulden begangen haben sollte, da es sich im Verhältnis der Klägerin zu den beiden ersten Beklagten immer nur um ein außervertragliches Verschulden handeln würde.

Zu den Angriffen, welche die Revision gegen die Annahme des Berufungsgerichts erhebt, daß dem Drittbeklagten kein für den Schaden ursächliches Verschulden zur Last falle, ist folgendes zu bemerken. Das Berufungsgericht hat angenommen, dieser Beklagte habe sich als Schlepperkapitän unbedingt auf die Angaben über den Tiefgang des Schlepplahns in dem ihm übergebenen Schleppschein verlassen dürfen und nicht noch weitere Ermittlungen nach dieser Richtung einzuziehen brauchen. Auch sonst habe dieser Beklagte den Unfall des Rahns im „neuen Fahrwasser“ in keiner Weise verschuldet. Durch das dem Ersuchen des Rahnschiffers entsprechende Herausnehmen des beschädigten Rahns aus dem Schleppzuge und das Absetzen des Rahns an Land sei seine Schleppreise beendet gewesen. Der Schlepperkapitän habe danach für das weitere Schicksal des abgesetzten Rahns keine Sorge zu tragen brauchen, weder auf Grund des Schleppvertrags noch auf Grund einer allgemeinen Obhutspflicht gegenüber dem Rahneigner.

Die Auffassung des Vorderrichters, daß der Schlepperkapitän sich auf den Inhalt des Schleppscheins habe verlassen dürfen, ist nicht rechtsirrig. Die hieran geknüpfte Erwägung, daß der Schlepperführer bei dem von ihm berechtigterweise angenommenen Tiefgang des Rahns von 2,10 m das „neue Fahrwasser“ habe passieren dürfen, ist rein tatsächlicher Art. Im übrigen kommt es, wie erwähnt, grundsätzlich darauf an, welche Verpflichtungen den beiden ersten Beklagten sowie ihrem Erfüllungsgehilfen, dem Drittbeklagten, gegenüber der Klägerin als Eignerin des beschädigten Rahns oblagen. Da diese Verpflichtungen nur in einer außervertraglichen Obhut- und Überwachungsspflicht über den in ihrem Gewerbebetrieb an sie gelangten Rahn bestanden, hörten die Verpflichtungen an und für sich auf, sobald der Rahn in sachdienlicher und verkehrsüblicher Weise aus ihrer Obhut und der ihres Erfüllungsgehilfen, des Drittbeklagten, entlassen war. Dies geschah aber nicht schon ohne weiteres dadurch, daß der beschädigte Rahn auf Ersuchen des Rahnschiffers an Land gesetzt wurde.

Das Landgericht hatte hierzu folgendes festgestellt: Der Schlepper habe während der Nacht vor dem Wegsinken des an Land gesetzten Rahns 2 bis 3 Schiffslängen oberhalb gelegen. Der Schlepperführung sei damals die Beschädigung und die gefährdete Lage des Rahns bekannt gewesen. Sie habe dem Rahn sachdienliche

Hilfe leisten können, weil der Schlepper eine Dampfmaschine an Bord gehabt habe. Sie habe aber in keiner Weise zugunsten des Rahns eingegriffen und sogar die Frage des Rahnschiffers verneint, ob eine Dampfmaschine an Bord des Schleppers sei. Das Berufungsgericht hat zu diesen Feststellungen des Landgerichts keine Stellung genommen. Sie können aber unter Umständen für den Streitfall von Bedeutung sein. Aus der Natur des Schleppvertrags und der Stellung des Schiffsführers ergibt sich, daß der Schlepperkapitän einen zum Schlepperband gehörigen und auf der Schleppreise beschädigten Rahn, auch nachdem dieser an Land gesetzt worden ist, nicht einfach seinem Schicksal überlassen darf, sondern ihm Hilfe leisten muß, wenn und soweit ihm dies nach der Sachlage der Schlepperführung billigerweise zugemutet werden kann (Schapf Seerecht 2. Auflage Vorbem. vor § 556 Anm. 34b S. 309; RGZ. Bd. 46 S. 205). Die Erfüllung dieser sich unmittelbar aus der Obhutspflicht des Schlepperführers ergebenden Pflicht gehört zu den Dienstobliegenheiten des Schlepperkapitäns. Ihre Verletzung bedeutet ein Verschulden der Schiffsbefahrung in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen, für das nach § 3 BinnenschiffG. der Schleppereigner auch außervertraglich einem Dritten einzustehen hat. Demgemäß kann sich die Klägerin auf diese Vorschrift grundsätzlich berufen, obgleich zwischen ihr und den Beklagten zu 1 bis 3 durch den Schleppvertrag keinerlei vertragliche Beziehungen entstanden sind (vgl. auch Mittelstein Binnenschiffrechtsrecht Bd. I § 3 Anm. 1 bis 3, 5, 6). Es wird Sache des Tatrichters sein, hier die einschlägigen Feststellungen zu treffen. Sollte z. B. der Rahnschiffer den Schlepperführer beim Anlandsetzen des Rahns ausdrücklich gefragt haben, ob er eine Dampfmaschine an Bord habe, so würde dies darauf hinweisen, daß er die durch das Schleppverhältnis begründete Obhut- und Überwachungsspflicht des Schleppers noch nicht mit dem bloßen Anlandsetzen des Rahnes als erledigt ansah, sondern vom Schleppdampfer gegebenenfalls auch Pumpenhilfe begehrte. Diese Pumpenhilfe konnte sehr wohl im Rahmen der genannten Obhutspflicht geboten sein. Der Schlepperführer durfte dann das betreffende Begehren des Rahnschiffers nicht ablehnen, indem er wider besseres Wissen das Vorhandensein einer Dampfmaschine ableugnete, vorausgesetzt, daß jene Hilfeleistung unter Würdigung der gesamten Sachlage billigerweise erwartet werden konnte. Dabei sind auch die

sonstigen Verpflichtungen des Schlepperführers, insbesondere den übrigen an der Schleppfahrt Beteiligten gegenüber, in Betracht zu ziehen. Auch wird gegebenenfalls die Frage eines mitwirkenden Verschuldens der Klägerin oder ihres Rahmschiffers erneut zu prüfen sein.