

53. Haftet der Reeder den gemäß § 64 Nr. 4 der Seewasserstraßenordnung beförderten Elblotfen für das Verschulden eines Besatzungsmitglieds?

HGB. § 485. Seewasserstraßenordnung (S.W.O.) vom 31. März 1927
— RGBl. II S. 157 — § 64.

I. Zivilsenat. Urf. v. 7. Februar 1931 i. S. U.-Reederei AG.
(Befl.) w. B. (Bl.). I 322/30.

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

Der klagende Patentlotse sollte in der Nacht vom 15. zum 16. April 1928 mit mehreren anderen Lotfen vom Feuerschiff „Elbe 3“ nach Hamburg mit dem der Beklagten gehörenden Dampfer „Rhön“ zurückbefördert werden. Als der Kläger von der Barfasse des Feuerschiffs mittels einer vom Bord des Dampfers herabgelassenen Strickleiter (Lotfentreppe) auf den Dampfer überzuftiegen im Begriff war, verlor er den Halt, ftürzte rücklings in die Barfasse und zog ſich Verletzungen zu. Er behauptet, daß die Lotfentreppe nicht ordnungsmäßig befestigt gewesen ſei, und begehrt Erfaß des ihm entftandenen Schadens und Schmerzensgeld. Die Beklagte hat zu ihrer Verteidigung geltend gemacht, gemäß § 64 S.W.O. würden die Lotfen auf eigene Gefahr befördert.

Durch Teil-Zwischenurteil hat das Landgericht den ziffernmäßig bestimmten Klagantrag dem Grunde nach für berechtigt erklärt und hierin die Billigung des Berufungsgerichts erfahren. Die Reviſion der Beklagten blieb erfolglos.

Gründe:

In tatſächlicher Beziehung ſtellt der Berufungsrichter feſt, der Unfall des Klägers ſei darauf zurückzuführen, daß ein Matroſe der

Beklagten die Lotsentreppe nicht ordnungsmäßig besetzt habe. Er kommt so zu dem Ergebnis, daß dem Kläger, auch wenn man den Abschluß eines unentgeltlichen Beförderungsvertrags zwischen den Parteien annehme, der geltend gemachte Schadenersatzanspruch aus außervertraglicher Haftung der Beklagten nach § 485 HGB. zustehet. Die Revision macht demgegenüber in erster Linie geltend, durch die Vorschrift in § 64 Nr. 4 S.W., wonach die elbauwärts bestimmten Schiffe die vom dritten Elbfuerschiff zurückzubefördernden Lotsen auf deren eigene Gefahr unentgeltlich mitzunehmen hätten, sei insoweit die Haftpflicht des Reeders nach § 485 HGB. für Verschulden eines Besatzungsmitglieds aufgehoben. Der Berufsrichter hat zu dieser Rechtsfrage nicht selbst Stellung genommen. Die rechtliche Stellungnahme des Landgerichts, die er zu billigen erklärt, beschränkt sich auf die Anführung einer Anmerkung von Sebba in dessen Erläuterungsbuch zur Seewasserstraßenordnung, wo die Haftung aus § 485 HGB. als durch diese Bestimmung der Seewasserstraßenordnung nicht ausgeschlossen bezeichnet wird.

Die Entscheidung des Berufsgerichts ist jedoch, wenn man diese Rechtsfrage prüft, nicht zu beanstanden. Die Seewasserstraßenordnung ist, wie schon ihre nähere Bezeichnung als „Polizeiverordnung zur Regelung des Verkehrs auf den deutschen Seewasserstraßen“ erkennen läßt, eine schiffahrtspolizeiliche Verordnung, zu deren Erlaß der unterzeichnete Reichsverkehrsminister nach den Eingangsworten seine Ermächtigung aus § 11 des Staatsvertrags betreffend den Übergang der Wasserstraßen von den Ländern auf das Reich und aus dem in Betracht kommenden Landespolizeirecht ableitet. In ihrem Rahmen ist die in Rede stehende Anordnung ersichtlich zu dem Zweck ergangen, durch die Regelung der Rückbeförderung der Lotsen im Interesse der Schifffahrt die Abwicklung des Lotsdienstes zu erleichtern. Es handelt sich danach um eine Verbindlichkeit, die auf einem öffentlichrechtlichen Regelungszugänglichen Gebiet aus öffentlichrechtlichen Beweggründen den einlaufenden Schiffen auferlegt worden ist. Bei der Rückbeförderung der Lotsen handeln die Reedereien demnach in Erfüllung einer öffentlichrechtlichen Verpflichtung. Schon aus diesem Grunde kommt, wie gegenüber den Ausführungen von Ehlers in der „Gansa“ Jahrg. 1931 S. 153 (Über die Reederhaftung bei Mit-

nahme von Lotsen) zu bemerken ist, bei dieser Leistung eine Schenkung oder eine sonstige freiwillige unentgeltliche Zuwendung, die zur Annahme einer erleichterten Haftung Anlaß geben könnte, nicht in Frage.

Die Bestimmung des Inhalts und Umfangs dieser Verbindlichkeit und der ihr entsprechenden Berechtigung der Lotsen lag im Ermessen der zu dieser polizeilichen Regelung befugten Behörde. Allerdings mag diese danach auch als befugt erscheinen, die Verpflichtung zur Heimbeförderung der Lotsen in der Richtung zu begrenzen, daß bei ihr die nach Lage der Sache mögliche Gefährdung der die Beförderung in Anspruch Nehmenden in weitem Umfang zu Lasten der Berechtigten geht, einschließlich einer Gefährdung, die durch Verschulden eines Besatzungsmitgliedes herbeigeführt wird. Keinesfalls aber kann der Revision zugegeben werden, daß der in Rede stehenden Bestimmung ein so weitgehender Sinn zu entnehmen ist. Nach ihrem Wortlaut braucht ihr an sich keine weitergehende Bedeutung zuzukommen, als daß die Rückbeförderung der Lotsen stattzufinden habe im Rahmen des regelmäßigen, ordnungsmäßigen Schiffahrtsbetriebes mit den ihm an sich inwohnenden Gefahren und Schwierigkeiten, und daß keine Verpflichtung der Reederei bestehe zu irgendwelcher besonderen Anpassung ihrer Einrichtungen und ihres Betriebes an diese Beförderung, wie sie beim regelmäßigen Überfahrtsvertrag in Frage kommt. Hierzu gehört vor allem wegen ihrer an sich bestehenden objektiven Gefährlichkeit die Anbordnahme der Lotsen vom Boot aus (vgl. hierzu auch „Hansa“ Jahrg. 1928 S. 110). Bei solchem Sinn der Bestimmung entfällt aber selbstverständlich nicht die Verpflichtung der Reederei, ihrer allgemeinen Verkehrspflicht nachzukommen, durch Beobachtung sachgemäßer Sorgfalt eine Beschädigung der mit ihrem Schiffsbetriebe in Berührung kommenden Personen zu vermeiden. Zwingende Anhaltspunkte zu einer Auslegung in weiterem Sinne sind nicht erkennbar. Von Bedeutung ist in dieser Hinsicht, daß nach seerechtlichem Sprachgebrauch unter einer Beförderung auf Gefahr einer Person keineswegs unbedingt eine Beförderung unter Ausschluß der Haftung auch für Verschulden verstanden wird (RGZ. Bd. 116 S. 215; Schaps Seerecht I § 566 Anm. 2, § 606 Anm. 32; vgl. auch RGZ. Bd. 117 S. 105). Unter diesen Umständen kann aus der Vorschrift eine Regelung der Be-

förderungsverpflichtung in dem von der Beklagten in Anspruch genommenen Sinne nicht hergeleitet werden.

Die Haftung der Beklagten für das Verschulden des Besatzungsmitglieds (§ 485 HGB.) entfällt somit nicht auf Grund von § 64 Nr. 4 EWO. Die Entscheidung des Berufungsgerichts ist danach berechtigt.