

18. 1. Nach welchen Grundsätzen ist der Schaden zu verteilen, den ein Schiff erlitten hat, das in einem Binnengewässer ein auf Grund geratenes anderes Schiff abzuziehen versucht hat, wenn der Schiffer oder die Besatzung sowohl des auf Grund geratenen als auch des beschädigten Schiffes den Schaden schuldhaft verursacht haben?

2. Was ist unter einem Manöver des Schiffes im Sinne von § 738 HGB. zu verstehen?

Gesetz, betr. die privatrechtlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrt, vom 20. Mai 1898 (RGBl. S. 868) — BinnSchG. — § 92. HGB. §§ 736, 738. HGB. § 254.

I. Zivilsenat. Urtr. v. 2. April 1943 i. S. Firma N. B. R. G. (Bekl.) w. Firma C. G. p. I. N. d. R. (Kl.). I 134/42.

I. Amtsgericht (Schiffahrtsgericht) Duisburg-Ruhrort.
II. Oberlandesgericht (Schiffahrtsobergericht) Köln.

Ein der Beklagten gehörender Kahn war auf dem rechten Rheinufer auf Grund geraten. Ein Dampfboot, dessen Eignerin die Klägerin war, versuchte den Kahn abzuziehen. Dabei nahm es Wasser über und sackte später ab. Die Klägerin hat die Beklagte auf Ersatz des Schadens in Anspruch genommen, der ihr durch das Absinken des Bootes entstanden ist. Sie hat behauptet, der Schiffer des Kahnesei aufgefordert worden, den ihm vom Boot herübergegebenen und von ihm am Kahne befestigten Strang wieder loszuwerfen. Er habe

das aber nicht ordnungsmäßig getan. Infolgedessen habe sich das durch den Strang festgehaltene Boot bei der Weiterbewegung stark nach der Seite geneigt, und dadurch seien große Mengen Wasser über Bord gekommen. Die Beklagte hat dies bestritten und vortragen, das Abfließen des Bootes sei auf das Verschulden des Schiffers des Bootes zurückzuführen, der die Bullaugen der Vorkajüte nicht habe schließen lassen, so daß durch diese das Wasser eingebracht sei.

Das Schifffahrtsgericht hat den Anspruch dem Grunde nach zur Hälfte, das Schifffahrtsobergericht zu einem Viertel für berechtigt erklärt. Die Revision der Beklagten und die Anschlußrevision der Klägerin führten zur Aufhebung und Zurückverweisung.

Aus den Gründen:

... Sollte das Berufungsgericht bei der neuen Verhandlung zu dem Ergebnis kommen, daß nicht nur den Kapitän oder die Besatzung des Dampfbootes, sondern auch den Schiffer oder die Besatzung des Rahnes ein Verschulden daran trifft, daß das Boot voll Wasser gelaufen und infolgedessen gesunken ist, so würden sowohl die Klägerin als auch die Beklagte je einen Teil des hierdurch der Klägerin erwachsenen Schadens zu tragen haben. Dafür, wie der Schaden zu verteilen sei, würde dann nach der allgemein für das Binnenschifffahrtsrecht geltenden Regelung nicht § 254 BGB., sondern § 736 Abs. 1 HGB. in der Fassung des Gesetzes vom 7. Januar 1913 maßgebend sein, d. h. es würde nur auf die Schwere des beiderseitigen Verschuldens ankommen (vgl. JW. 1938 S. 1903 Nr. 45 [Abs. 4 des Abdrucks]; Wörtlich-Zschude Binnenschifffahrts- und Flößereirecht Dem. 10 a zu § 92 BinnSchG.). Allerdings würde es sich hier nicht um einen Zusammenstoß zweier Schiffe im eigentlichen Sinne gehandelt haben, mit dem sich die Bestimmung des § 92 BinnSchG. nach ihrem Wortlaute nur zu befassen scheint. Es ist jedoch anerkanntes Recht, daß ein Zusammenstoß im Sinne des § 92 BinnSchG. auch dann vorliegt, wenn ein Schiff durch die Ausführung oder das Unterlassen eines Manövers einem anderen Schiffe Schaden zugefügt hat (sog. Fernschädigung), wie die Verweisung auf § 738 HGB. ergibt (Wörtlich-Zschude a. a. O. Dem. 5 c, 10 b Satz 3 zu § 92 BinnSchG.; RGWrt. I 13/40 vom 15. November 1940). Darüber, was ein „Manöver“ im Sinne des § 738

§ 738. sei, enthält das Gesetz nichts Näheres. Man hat darunter jede Maßnahme des Schiffers oder der Besatzung zu verstehen, die darauf abzielt, die Lage des Schiffes gegenüber der Umwelt zu verändern oder eine solche Lageveränderung zu verhindern, wie z. B. das Umliegen des Ruders, das Setzen eines Segels oder das Fallenlassen des Ankers. Ein Anlaß zu einer Beschränkung auf schwimmende Schiffe, die ihre Lage durch eigene Kraft oder durch die Einwirkung der vorhandenen Naturkräfte (Strömung, Wind) leicht verändern können, besteht dabei nicht, sondern es sind derartige Maßnahmen auch bei Schiffen, die vorübergehend auf Grund geraten sind, aber alsbald wieder zum Freischwimmen gebracht werden und sich dann weiterbewegen sollen, als Manöver des Schiffes zu bezeichnen. Denn auch ein auf Grund geratenes Schiff kann seine Lage zur Umwelt noch verändern, zumal wenn es, was oft der Fall sein wird, teilweise, z. B. mit dem Hinterschiff, noch schwimmt. Daher muß man auch das Annehmen und Befestigen eines Stranges durch die Besatzung eines auf Grund geratenen Schiffes zu dem Zwecke, daß das Schiff abgezogen, damit wieder flott gemacht und ihm die Weiterbewegung ermöglicht werde, als ein Manöver im Sinne des § 738 § 738. ansehen und dementsprechend auch das Gegenstück dazu, nämlich das Loswerfen eines Stranges, der vorher zu diesem Zweck angenommen worden war.