

16. Haftet der Rheeder des geschleppten Schiffes bei einem Zusammenstoße desselben mit einem anderen Schiffe für den hierdurch entstandenen Schaden, wenn dieser durch das Verschulden der Besatzung des angenommenen Schleppdampfers herbeigeführt ist?

H.G.B. Artt. 451. 736.

I. Civilsenat. Ur. v. 21. Dezember 1887 i. S. B. (Bekl.) w. Dampfschiffahrtsgesellschaft „Anglia“ (Kl.). Rep. I. 313/87.

I. Landgericht Hamburg.

II. Oberlandesgericht daselbst.

Aus den Gründen:

„Der Revisionskläger macht . . . geltend, daß ein Verschulden der Besatzung der „Elisetta“ vom Berufungsgerichte nicht festgestellt ist, und bestreitet die Richtigkeit der Annahme des Berufungsgerichtes, daß die Rheberei der „Elisetta“ auch für das Verschulden der Besatzung ihres Schleppers haftet, ohne daß es darauf ankomme, ob die schuldhaften Manöver des Schleppzuges von dem Lotsen der „Elisetta“

kommandiert wurden oder aus eigener Entschliebung des den Schlepper föhrenden Schiffers M. erfolgten. Aber auch in dieser Richtung ist dem Berufungsgerichte, welches für seine Ansicht auf die näheren Ausführungen hamburgischer Gerichte in früheren Fällen Bezug nimmt, beizutreten.

Eine direkte Entscheidung dieser Frage enthält allerdings das Handelsgesetzbuch nicht. Es erklärt vielmehr in Artt. 451. 736 den Rheder nur verantwortlich für den Schaden, welchen eine Person der Schiffsbesatzung einem Dritten in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen zufügt, und rechnet in Art. 445 zur Schiffsbesatzung den Schiffer, die Schiffs Mannschaft und alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen, wobei die Verfasser des Gesetzes unter den letzteren nur solche Personen vor Augen gehabt zu haben scheinen, welche auf dem Schiffe in einem dauernden Dienstverhältnisse stehen und auf welche die Bestimmung des — jetzt durch die Seemannsordnung aufgehobenen — Art. 554 H.G.B. anwendbar ist.

Vgl. Entsch. des R.G.'s in Civilf. Bd. 13 S. 114 flg.

Aus dem Gesetze selbst ergibt sich aber eine solche Beschränkung keineswegs, und wie die Rechtsprechung deshalb allgemein angenommen hat, daß der, doch nur zu einer vorübergehenden Dienstleistung angenommene Lotse in der hier fraglichen Beziehung als zur Schiffsbesatzung gehörig anzusehen sei, ist dies in der vorstehend erwähnten Entscheidung vom Reichsgerichte auch bereits auf solche Personen angewendet, welche während des Aufenthaltes des Schiffes in einem Hafen nach der Entlassung der alten und vor der Annahme einer neuen Schiffs Mannschaft im Auftrage des Rheders oder Schiffers auf dem Schiffe Dienste verrichten, die in den Kreis der sonst von der Mannschaft, dem Maschinenpersonale u. auszuföhrenden Thätigkeit fallen. Es entspricht dies auch der ratio des Gesetzes; denn die Materialien zum Handelsgesetzbuche ergeben, daß man im Interesse der Sicherheit des Verkehrs und mit Rücksicht auf die älteren deutschen, sowie auf neuere fremde Seegesetze von den gemeinrechtlichen Grundsätzen über die Haftung des Mandanten für seine Mandatare abweichen und den Rheder ohne Rücksicht auf eigenes Verschulden mit Schiff und Fracht für denjenigen Schaden haftbar machen wollte, welchen das Schiff, d. h. eine im Dienste des Rheders zu Schiffszwecken thätige Person, in Ausführung ihrer Dienstverrichtungen einem Dritten zufügt.

Dieselbe ratio führt nun aber auch dazu, daß es als unerheblich erscheint, ob eine solche Person auf dem Schiffe selbst oder außerhalb desselben ihre Thätigkeit ausübt. Zwar spricht der Art. 445 H.G.B. nur von auf dem Schiffe angestellten Personen, wozu allerdings der Schiffer und die Mannschaft eines Schleppdampfers, dessen sich das Schiff bedient, dem Wortlaute nach nicht zu gehören scheinen. Allein auf die hervorgehobenen Worte kann ein erhebliches Gewicht überhaupt nicht gelegt werden. Die Entstehungsgeschichte des Art. 445 ergibt, daß derselbe erst in dritter Lesung lediglich zur Vermeidung fortwährender Wiederholungen der Worte „des Schiffers und der Schiffsmannschaft“ ohne irgend welche weitere Motivierung und gewiß auch ohne die Absicht, daß durch den Zusatz „sowie alle übrigen auf dem Schiffe angestellten Personen“ etwas anderes als eine Erweiterung des Begriffes der „Schiffsbesatzung“ ausgesprochen werden sollte, in den Entwurf des Gesetzes aufgenommen ist. Der Sinn dieser Worte kann hiernach nur dahin verstanden werden, daß außer dem Schiffer und der eigentlichen Schiffsmannschaft im engeren Sinne auch alle sonstigen zu Schiffszwecken von dem Rheder oder Führer des Schiffes verwendeten Personen zu rechnen seien. Mögen nun auch die Verfasser des Gesetzes hierbei an den Fall, daß das Schiff sich zu seiner Fortbewegung nicht der eigenen Segel- oder Maschinenkraft bedient, sondern dazu die Dienste eines Schleppdampfers benutzt, nicht gedacht haben, so führt hiernach die Analogie des Gesetzes doch dahin, den Rheder im Sinne der Artt. 451. 736 H.G.B. auch für das Verschulden von Personen der Besatzung dieses Schleppdampfers für haftbar zu erachten und die Besatzung desselben insoweit als zur Besatzung des geschleppten Schiffes selbst gehörend anzusehen.

Wie es im Sinne des Gesetzes bezüglich der Haftung des Rheders keinen Unterschied machen kann, ob z. B. der Schiffer im Hafen an Bord oder vom Lande aus schuldhafterweise einen in seine Dienstverrichtungen fallenden Befehl erteilt, durch dessen Ausführung ein Dritter beschädigt wird, und ob ein vom Schiffer angenommener Botse sich an Bord des Schiffes selbst oder des vom Schiffer engagierten Schleppdampfers befindet, während er ein fehlerhaftes Kommando erteilt, durch dessen Ausführung der Zusammenstoß mit einem anderen Schiffe verursacht wird, so erscheint es nur konsequent, den Rheder auch für die Verschulden der Besatzung des angenommenen Schlep-

dampfers haften zu lassen, welche dadurch temporär materiell in dem Dienste des geschleppten Schiffes, bezw. des Rheders desselben steht. Mit Recht hat das Berufungsgericht es in seiner früheren Entscheidung eines ähnlichen Falles (hanseatische Handelsgerichtszeitung, Jahrg. 1887 Nr. 16) als ausschlaggebend hingestellt, daß das geschleppte Schiff sich — in seinem bezw. des Rheders Interesse — der bewegenden Kraft des Schleppers bedient und damit freiwillig der eigenen freien Bewegung entsagt, um mit dem Schlepper einen Schleppzug zu bilden. Denn der den Artt. 451. 736 in Verbindung mit Art. 452 H.G.B. zum Grunde liegende Gedanke geht dahin, daß der Rheder, welcher in seinem Interesse ein Dritten Gefahr bringendes Gewerbe mit Hilfe anderer Personen ausübt, Dritten gegenüber für den von diesen in seinem Dienste handelnden Personen schuldhaft verursachten Schaden mit Schiff und Fracht zu haften hat. Es liegt daher kein Grund vor, ihn von dieser Haftung als befreit anzusehen, wenn er und sein Vertreter, der Schiffer, unter gänzlicher oder doch teilweiser Aufgabe der an sich der eigenen Schiffsbesatzung obliegenden nautischen Handhabung des Schiffes es vorzieht, den Kreis seiner Bediensteten dadurch zu erweitern, daß er sich zur Fortbewegung eines zweiten Fahrzeuges und der auf diesem angestellten Personen bedient.

Abweichend von der französischen Auffassung, nach welcher, wenn ein Schiff sich von einem anderen schleppen läßt, der Rheder jedes Schiffes nur für die Fehler der Besatzung seines eigenen Schiffes haftet, betrachtet mit gutem Grunde die englische Rechtsprechung und Litteratur den Rheder des bugierten Schiffes für die Versehen der Besatzung des Schleppdampfers ebenfalls als verantwortlich, indem der letztere als der „Servant“ des geschleppten Schiffes und beide Schiffe gewissermaßen als ein Schiff angesehen werden, bei welchem sich die bewegende Kraft an Bord des Schleppers (tug) und die Leitung (governing power) an Bord des geschleppten Schiffes befindet.

Vgl. hierüber Maude & Pollock, Law of Merchant Shipping (IV. Edit.) Vol. I. p. 614; Marsden, The Law of Collisions at Sea p. 189—197 und Britchards, Admiralty Digest (III. Edit.) Vol. I. Nr. 405. 417.

Daß die Annahme der Haftung des Rheders des letzteren auch für die Besatzung des Schleppers praktisch den Vorzug verdient, wird auch von Ehrenberg (Beschränkte Haftung des Schuldners S. 227. 228)

anerkannt, welcher dieselbe nach deutschem Rechte nur aus dem nach vorstehendem unzureichenden Grunde verneinen zu müssen glaubt, weil jedes Schiff seine besondere Besatzung habe und man nicht sagen könne, daß die auf dem einen angestellten Personen mit zur Besatzung des anderen gehören.“