

37. Ist nach l. 29 §§ 2—5 Dig. ad. leg. Aquil. 9, 2 der Schiffseigentümer für den Schaden verantwortlich, welcher durch den vom Schiffsführer verschuldeten Zusammenstoß herbeigeführt worden ist?

III. Civilsenat. Ur. v. 19. Dezember 1893 i. S. der Bugsiergesellschaft U., A.-G., (Rl.) w. den preußischen Fiskus (Bekl.). Rep. III. 194/93.

I. Landgericht Hannover.

II. Oberlandesgericht Celle.

Der im Eigentume der Klägerin stehende, für den Fährdienst zwischen Geestemünde und Nordenham bestimmte Raddampfer „Union“ und der dem preussischen Fiskus gehörende Schraubendampfer „Blitz“, dieser unter Führung des zu europäischer Fahrt qualifizierten Kapitänes B., fahren am Abend des 22. Dezember 1891 fast gleichzeitig und mit wesentlich gleicher Fahrtrichtung aus der Geeste. In der Nähe des bei Einswarden liegenden Zollwachtschiffes versucht „Blitz“ nach Überholung der „Union“ mit Wendung nach Steuerbord den Bug der „Union“ zu kreuzen, wobei er mit der Dampfpeife statt des vorgeschriebenen einen kurzen Tones zwei kurze Töne, das Signal für Veränderung des Kurzes nach Backbord, abgibt; „Union“ sucht sofort zurückzugehen, trifft aber doch den „Blitz“, verlegt diesen stark, wird aber auch selbst erheblich verletzt. Die Schuld an diesem Zusammenstoße trägt streitlos der Führer des „Blitz“. Die Klägerin beantragt die Verurteilung des Beklagten zur Erstattung ihres auf 12 864 M bezifferten Schadens, eventuell jedoch mit der Beschränkung, daß der Beklagte nicht persönlich, sondern nur mit dem Dampfer „Blitz“ haftet, ganz eventuell die Verurteilung des Beklagten zur Erstattung des öffentlichen Zwangsverkaufes des Dampfers „Blitz“ behufs Befriedigung der klägerischen Ansprüche. Der Beklagte hat den Kapitän B. aus seinem Dienste entlassen, verweigert aber jede Entschädigung der Klägerin.

Der „Blitz“ ist Zollkreuzer und vermittelt den Verkehr zwischen dem bei Einswarden liegenden, das Neben Zollamt I bildenden Zollwachtschiffe, den einfahrenden Schiffen und dem Lande; er ist bestimmt, durch seine Fahrten den richtigen Eingang der Zölle zu kontrollieren und herbeizuführen. Der Zusammenstoß der Dampfer hat auf dem Gebiete der Unterweser, nicht auf See stattgefunden.

Die Klage ist abgewiesen und die Berufung der Klägerin zurückgewiesen worden. Die Revision der Klägerin ist zurückgewiesen aus folgenden

Gründen:

„Nach § 39 des hannoverschen Einfuhrungsgesetzes zum Handelsgesetzbuche sind die Artt. 736—741 H.G.B. über den durch Zusammenstoß von Schiffen verursachten Schaden auch auf Flußschiffe anzu-

wenden. Das Berufungsgericht versteht unter dem nach jenem § 39 bei verschuldetem Zusammenstoße haftbaren Rheeder nicht den Schiffseigentümer als solchen, sondern den Eigentümer eines ihm zum Erwerbe durch die Flußschiffahrt dienenden Schiffes. Die Revision beanstandet diese Auslegung des irrevisiblen Gesetzes nicht, glaubt aber, die Fahrten des „Blig“ als eine auf Erwerb gerichtete Thätigkeit auffassen zu können. Diese Auffassung ist unzutreffend, weil der zur Kontrollierung und Herbeiführung des richtigen Einganges der Zölle bestimmte Dampfer dem Beklagten nicht zum gewerbsmäßigen Betriebe der Schiffahrt, sondern zur Ausübung des Hoheitsrechtes auf Erhebung der Zölle gebient hat. Die Anwendung des § 39 a. a. D. ist daher ausgeschlossen. Es ist auch eine Verantwortlichkeit des Beklagten nicht aus dem Gesichtspunkte der Haftung juristischer Personen, mithin auch des Fiskus für schuldhafte Handlungen ihrer Vertreter zu begründen; denn es handelt sich bei dem Verschulden des Kapitänes B. nicht um eine schuldhafte Handlung oder Unterlassung bei Verwaltung des Staatsvermögens, sondern um ein Verschulden in dem für die Zwecke der Zollerhebung eingerichteten öffentlichen Dienste. Ebensovienig begründet die dem B. zur Last fallende Verlegung gewisser schiffahrtspolizeilicher Vorschriften eine Verantwortlichkeit des Beklagten, weil diese Vorschriften sich, wie die Vorinstanzen zutreffend angenommen haben, nicht gegen den Schiffseigentümer als solchen, sondern gegen den Schiffsführer richten, der Fall der Nichterfüllung einer dem Beklagten als Eigentümer obliegenden gesetzlichen Verpflichtung also überhaupt nicht vorliegt. Keiner Ausführung bedarf es endlich, daß für das außerkontraktliche Verschulden des B. die actio exercitoria versagt. Es kann daher nur noch zur Frage kommen, ob die Verantwortlichkeit des Beklagten für den durch seinen Schiffer verursachten Schaden aus L. 29 §§ 2—5 ad leg. Aquil. 9, 2 begründet werden kann. Die Revision nimmt dies mit Lewis und anderen Schriftstellern an und rügt Verletzung der Bestimmungen der L. 29 a. a. D. durch das Berufungsgericht. Unzweifelhaft ist nach L. 29 der Schiffsführer für den durch seine Schuld herbeigeführten Zusammenstoß verantwortlich, und ebenso unzweifelhaft ist der Schiffsführer wie der Schiffseigentümer nach L. 29 nicht verantwortlich, wenn der Zusammenstoß durch Zufall herbeigeführt worden ist. In Frage ist, ob die Bestimmungen der L. 29 die Verantwortlichkeit des Schiffse-

eigentümers neben der Verantwortlichkeit des Schiffsführers in dem Falle aufstellen, wenn der Schiffsführer den Zusammenstoß verschuldet hat; ist dieses der Fall, so muß auch angenommen werden, daß der Schiffseigentümer, ebenso wie der Schiffer, persönlich für den ganzen Schaden haftet, nicht mit der seerechtlichen Beschränkung. Daß die Haftung des Schiffseigentümers aus dem Verschulden seines Schiffers in dem erwähnten Gesetze nicht unmittelbar ausgesprochen ist, unterliegt keinem Zweifel; die Haftung kann vielmehr nur mittels eines *argumentum e contrario* aus den Worten entnommen werden, nach welchen bei fehlendem Verschulden des Schiffers gegen den *dominus* ein Anspruch nicht begründet ist. Der erkennende Senat sieht aber hierin mit den Vorinstanzen nicht die zureichende Grundlage für die Annahme eines soweit reichenden und von dem Erfordernisse der Verschuldung ganz absehenden Rechtsfages, zumal derselbe in den Quellen keine weitere Unterstützung findet. Er tritt dem Berufungsgerichte in der Annahme bei, daß ein solcher Rechtsfag einen klareren Ausdruck erfordert hätte. Möglich ist es sehr wohl, daß es dem Juristen bei dem Ausspruche *cum domino non esse agendum* nur darauf angekommen ist, eine Haftung des *dominus* bei zufälligem Zusammenstoße bestimmt zurückzuweisen; es ist auch die Annahme nicht ganz von der Hand zu weisen, daß der Jurist bei jenen Worten an den sein Schiff selbst führenden Eigentümer gedacht hat; jedenfalls genügen schon diese Möglichkeiten und die Notwendigkeit der Aufstellung einer Ausnahme von dem ersten Grundsatz der *l. Aquilia*, um das bloße *argumentum e contrario* als eine ausreichende Grundlage für den von der Revision behaupteten Rechtsfag nicht anzuerkennen.“ . . .